SKRZYDLATA POLSKA

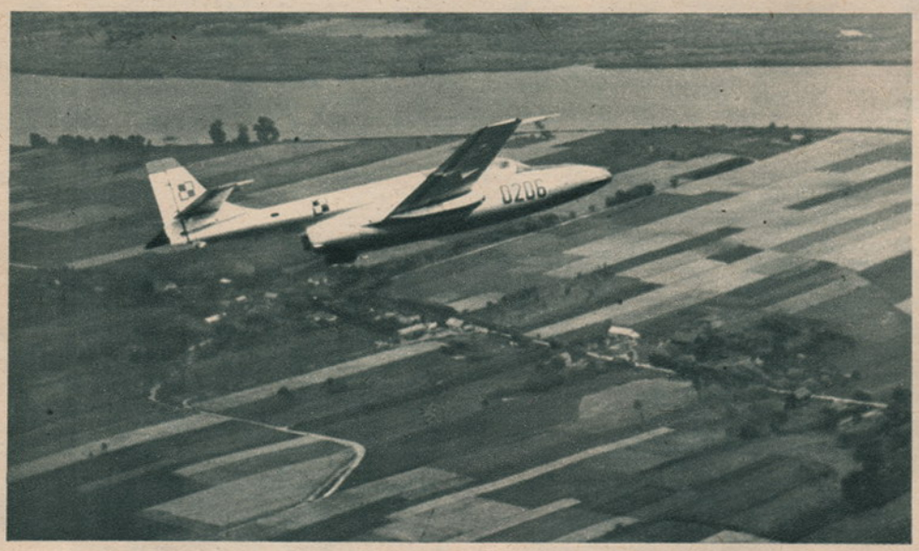
NR 32 (787) ● 7. VIII. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

Jastrząb – przyjaciel szybowników upodobał sobie również małe modele. Na tegorocznych Mistrzostwach Modelarskich w Częstochowie Jarosław Janowski, nasz stały czytelnik, zajął 6 miejsce w kategorii radiomodeli.
Foto: J. Baranowski

KAZIMIERZ GORZKIEWICZ MISTRZEM WĘGIER

W rozegranych w miesiącu lipcu br. Szybowcowych Mistrzostwach Węgier, w których startowało dwóch pilotów polskich wspaniały sukces odniósł Kazimierz Gorzkiewicz z Gdańska. Zajął on zdecydowanie pierwsze miejsce (6 515 pkt.) i uzyskał nieoficjalny tytuł Szybowcowego Mistrza Węgier, ponieważ regulamin węgierski nie przewiduje przyznawania tego tytułu pilotom zagranicznym. Na czwartej pozycji uplasował się Jerzy Adamek, który do ostatnich dni zawodów był liderem mistrzostw. Gratulujemy.

Kazimierz Gorzkiewicz zaczął latać na szybowcach w 1957 r. W tym samym roku ukończył Politechnikę Gdańską. Dwukrotnie uczestniczył w Szybowcowych Mistrzostwach Polski. W ubiegłym roku zajął 6 miejsce, a w bieżącym roku 13 miejsce. Ma Diamentową Odznakę Szybowcową. W tym roku startował po raz pierwszy w zawodach poza granicami kraju. (m)



TS-11 ISKRA Foto: Janusz Szymański

SIERŻ. RYSZARD GIEC MISTRZEM SPADOCHRONOWYM WOJSKA POLSKIEGO NA ROK 1966

Dnia 17 lipca br. zakończyły się we Wrocławiu Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego, w których uczestniczyli skoczkowie Wojsk Lotniczych oraz trzech okręgów wojskowych: warszawskiego, pomorskiego i śląskiego. Ogółem — na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego — rozegrano 4 konkurencje.

Pierwsza (11 lipca) — w skoku grupowym z opóźnieniem 0—10 sek. z wysokości 1 000 m na celność lądowania (drużyny składały się z 5 skoczków) zwyciężyła drużyna WPD (Warszawski Okręg Wojskowy). Indywidualnie w tej konkurencji najlepszy wynik uzyskał plut. Janusz Gawłowski (centro i 0,41 m). **Druga** (13 lipca) — w akrobacji spadochronowej pierwsze miejsce zajął plut. Jan Cierniak (WPD). Czas kręcenia jego wiązanki wyniósł 10,8 sek. i 10,7 sek. **Trzecia** (13 lipca) — w konkurencji wojskowo-użytecznej składającej się ze skoków grupowych połączonych z marszobiegiem, strzelaniem i rzucaniem granatów zwyciężyła drużyna WPD (Warszawski Okręg Wojskowy). **Czwarta** (16 lipca) — w skoku z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu i spadaniem płaskim na celność lądowania pierwsze miejsce zajął kpr. Wacław Gugniewicz (WPD).

Klasyfikacja indywidualna: Tytuł Spadochronowego Mistrza WP na rok 1966 wywalczył sierż. **RYSZARD GIEC** (zaczął skakać w Kielcach, obecnie ma 625 skoków) przed kpr. Janem Kulisiem, plut. Janem Cierniakiem, sierż. Augustynem Koniorem (wszyscy z WPD) oraz kpr. Wacławem Gugniewiczem z Wojsk Lotniczych.

Klasyfikacja drużynowa: Pierwsze miejsce wywalczył **Śląski Okręg Wojskowy**, przed Warszawskim Okręgiem Wojskowym, Wojskami Lotniczymi i Pomorskim Okręgiem Wojskowym.

Mistrzostwa zakończono atrakcyjnymi pokazami spadochronowymi. (m)

JANUSZ GAWŁOWSKI ZWYCIĘŻYŁ W ZAWODACH O PUCHAR ZATOKI GDAŃSKIEJ

W dniach od 21 do 23 lipca rozegrano staraniem Aeroklubu Gdańskiego Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej. W wyniku trzech przeprowadzonych konkurencji zwyciężył Janusz Gawłowski (reprezentant Wojsk Powietrzno-Desantowych) przed Marianem Sylwańczykiem z Gdańska. Spośród trzech rozegranych konkurencji dwie obejmowały skoki na wodę. Szczególnie atrakcyjną — przeprowadzoną po raz pierwszy w Polsce i na świecie — była konkurencja skoków nocnych na wodę. W najbliższych numerach naszego tygodnika podamy bliższe szczegóły tych interesujących zawodów spadochronowych. (m)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

PREZYDIUM Miejskiej Rady Narodowej we Włocławku, na uroczystej sesji 21 lipca br., przyznało Aeroklubowi Włocławskiemu dyplom uznania i odznakę „Za Zasługi dla Rozwoju Miasta Włocławka". Gratulujemy!

*

NUMER 14 (lipiec—sierpień) „Biuletynu Informacyjnego Instytutu Lotnictwa" przynosi szereg ciekawych pozycji. Mgr inż. A. Glass pisze m. in. wyczerpująco i interesująco o eksporcie polskich szybowców (dużo zestawień i wykresów), mgr inż. R. Witkowski — o III Międzynarodowym Kongresie Lotnictwa Rolniczego w Arhem, mgr inż. T. Królikiewicz daje przegląd odrzutowych samolotów szkolno-treningowych, a o dziesięciu minionych latach lotnictwa komunikacyjnego pisze Wacław Krysiak, przedstawiając wiele ciekawych charakterystyk. Poza tym zeszyt zawiera jeszcze szereg innych pozycji, a wśród nich m. in. opis techniczny samolotu PZL-101 „Gawron". Cena zeszytu 10 zł.

*

PRZY Oficerskiej Szkole Wojsk Zmechanizowanych im. T. Kościuszki we Wrocławiu zorganizowano harcerską sekcję spadochronową. Skupia ona na razie 20 młodych entuzjastów spadochroniarstwa spośród harcerzy. Jednym z trenerów tej sekcji jest instruktor Edward Ligocki.

*

ZNANY operator filmowy Karol Szczeciński przygotowuje krótkometrażowy barwny film lotniczy pt. „Droga do nieba". Zdjęcia do tego filmu nakręcono m. in. w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie.

*

MŁODY pilot szybowcowy Aeroklubu Włocławskiego, Aleksander Wasiak, uzyskał 21 lipca br. przewyższenie 5 200 m, zdobywając tym samym diament do złotej odznaki szybowcowej.

*

NA LOTNISKU Aeroklubu Częstochowskiego rozegrano w pierwszej połowie lipca I Szybowcowe Mistrzostwa Śląska z udziałem pilotów z aeroklubów w Katowicach, Gliwicach, Bielsku-Białej i Częstochowie.

*

SAMOLOT „Gawron" z Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL rozsiał 8 ton nawozów azotowych na zalesione wydmy koło Płud pod Warszawą na obszarze ok. 40 ha.

*

W TRÓJMECZU spadochronowym trzech aeroklubów: Koszyc (CSRS), Nyiregyhaza (Węgry) i Łodzi (Polska) piękny sukces odnieśli nasi spadochroniarze, którzy w klasyfikacji indywidualnej zajęli trzy pierwsze miejsca: 1. G. Miliński, 2. M. Muszkiet i K. Gonera. Gratulujemy.

*

DO AUSTRII odleciała na 4 „Gawronach" ekipa polska, która weźmie tam udział w wykonywaniu różnego rodzaju usług agrotechnicznych.

*

W TEGOROCZNEJ akcji obozowej harcerstwa wielkopolskiego czynny udział biorą lotnicy wojskowi, uczestnicząc m. in. w spotkaniach z młodzieżą, ogniskach i gawędach harcerskich.

CO SŁYCHAĆ W LOCIE?

W połowie lipca samolotami Lotu — tradycyjnie jak każdego roku — przyleciały na wakacje do naszego kraju dzieci polskich wychodźców z Francji, Belgii i Anglii. Po miesięcznym pobycie młodzi pasażerowie powrócą do swych rodziców również lotowskimi samolotami.

*

Na wszystkich liniach, łączących porty lotnicze zachodniej Europy z Warszawą, uczestnicy wycieczek grupowych do Polski korzystają z ulgowych cen podróży samolotami. Obecnie na linii z Londynu do Warszawy wprowadzono także taryfy ulgowe dla indywidualnych turystów, którzy wybierają się do naszego kraju na pobyt przynajmniej 12-dniowy — ale nie przekraczający miesiąca; i wykupią bilet lotniczy w obie strony. Zniżki obowiązują również na trasie z Warszawy do Londynu. Ten system ulg będzie obowiązywał do końca marca przyszłego roku.

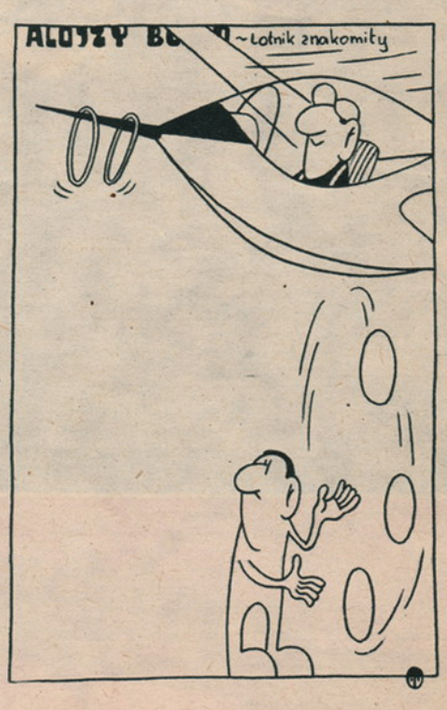
*

Wydawnictwo Air Canada — Interliner — w numerze majowym z br. zamieszcza na pierwszej stronie artykuł pt. „Gratulacja dla Polskich Linii Lotniczych LOT z okazji 38 rocznicy powstania". Choć tytuł dodaje naszym liniom lotniczym 1 rok, niemniej przytaczamy fragment tego artykułu.

„W bieżącym roku PLL LOT obchodzą 38 rocznicę swej działalności. W ciągu tych minionych lat przeżywały one ogromne trudności wraz ze skutkami drugiej wojny światowej, kiedy to Polska stała się krajem okupowanym. LOT powstał w roku 1929 jako samodzielne przedsiębiorstwo państwowe. Nastąpił szybki rozwój. I tak do roku 1934 samoloty LOTu utrzymywały łączność z Belgradem, Budapesztem, Kopenhagą, Rzymem i Wenecją. Uruchomiono pierwszą linię transkontynentalną z Aten do Lyddy i Bejrutu. Przygotowano plany do inauguracji linii przez Atlantyk, a nawet przeprowadzono lot próbny do Los Angeles".

Następnie artykuł omawia powojenny rozwój Lotu pisząc między innymi, że niemalże każdy rok był świadkiem uruchamiania nowego połączenia zagranicznego. Artykuł podaje również charakterystykę samolotów Il-18 oraz liczbę przewiezionych pasażerów i przesyłek w okresie powojennym, zamieszcza również informację, że LOT jest generalnym agentem Air Canada na Polskę. Ilustrację tego artykułu stanowią dwa zdjęcia.

(Kob.)



Ogromny pożar pod stolicą DRW Hanoi wzniecony przez lotnictwo USA

WIETNAM w OGNIU

AMERYKAŃSKA agresja w Wietnamie trwa. Mało trwa — Amerykanie coraz bardziej rozszerzają zasięg działań bojowych, wprowadzają coraz więcej ludzi i środków do walki. Przeciwko komu skierowane są te siły, tej olbrzymiej „ekspedycji karnej"? Czyżby naprzeciw stała jakaś duża potęga militarna? Nie! Całe siły skierowane są przeciwko partyzanckim oddziałom Viet-Congu walczącym o niepodległość swego kraju.

Jednak słabe muszą być wyniki tych walk, skoro prezydent Johnson już w lutym 1965 r., zarządził bombardowanie Wietnamu północnego jako odwet za niepowodzenia w walkach na Południu. Eskalacja tej prowokacji dla światowego pokoju trwa.

Przypatrzmy się bliżej siłom, jakie zgromadzili w rejonie Wietnamu amerykańscy agresorzy. Zajmiemy się przede wszystkim środkami lotniczymi stosowanymi w tej barbarzyńskiej wojnie.

Na początek relacje jednego z zachodnich dzienników: Nad olbrzymimi połaciami dżungli na południowy zachód od Sajgonu unosi się w powietrzu kilkanaście helikopterów. Na przedzie formacji lecą trzy śmigłowce Bell UH-1 „Iroquis" wyposażone w przeciwpancerne pociski kierowane lub sprzężone karabiny maszynowe. Za nimi, w odległości około 2 km, leci grupa 10 śmigłowców transportowo-desantowych Vertol CH-47A „Chinook". Każdy z nich ma na pokładzie około 40 żołnierzy wyposażonych w najnowsze środki uśmiercania ludzi.

Cała armada zdąża na wezwanie patrolu, który podobno nawiązał kontakt bojowy z partyzantami. Rzeczywiście, na niewielkiej polanie w dżungli stoi kilka bambusowych chat, dookoła błyski wystrzałów. Najpierw atakują rakietami „Iroquis" — płonie cała polana. Widać rozbiegające się postacie. Teraz śmigłowce „Chinook" sieją z karabinów maszynowych, strzelcy pokładowi zbliżają się do ziemi. Desant wyskakuje, gdy jeszcze śmigłowce są w powietrzu. Żołnierze strzelają dookoła, wszystko płonie...

Po godzinie „waleczny" oddział bierze kilku „jeńców" — starych ludzi i kilku 14-letnich chłopców (dojrzali mężczyźni nie czekali na takie spotkanie, wcześniej poszli w dżunglę). Brutalne przesłuchanie. Nie, partyzantów tutaj nie było...

Amerykanie wściekli, że akcja spaliła na panewce, palą ocalałe szczątki domostw, niszczą to, co zostało na okolicznych polach... Odlatują...

Nie wierzycie... Proszę, oto oficjalna statystyka (przedruk z zachodnioniemieckiego czasopisma „Wehr und Wirtschaft"): Dane dotyczą „sukcesów" południowowietnamskiego i amerykańskiego lotnictwa na terytorium Wietnamu Południowego w 1965 r: partyzanci — około 20 000 zabito, budynki — 80 330 zniszczono, a 44 390 uszkodzono. Rachunek prosty. Aby zabić jednego partyzanta trzeba zniszczyć 4 (cztery) budynki i uszkodzić dwa. A więc przeciwko komu jest ta wojna? Czy przeciwko partyzantom, którzy posiadają wg statystyki 120 000 budynków?

Olbrzymie biura konstrukcyjne Boeinga pracowały usilnie nad zwiększeniem udźwigu samolotów bombowych B-52H. I oto od niedawna te „latające składy bomb" wyrzucają na głowy Wietnamczyków nie 19, a około 40 ton bomb... Brawo, grunt to postęp techniczny...

Reporter jednej z amerykańskich stacji telewizyjnych bawiący na super nowoczesnym lotniskowcu „Independence" zachwycony był ruchem panującym na tym pływającym lotnisku. „Proszę telewidzów, jaki rozmach, precyzja, ruch jak na Le Bourget"... Tak... Tylko, że każda z powracających maszyn ma na koncie: zniszczenie i śmierć. Wracają przecież znad Wietnamu Północnego... „Znowu komuniści dostali w skórę"... Brawo! Znowu tysiące ludzi opłakuje bliskich, matki nigdy nie ujrzą swych synów, a żony mężów... W pył rozbito kilka fabryk, elektrowni, szkół i szpitali... Brawo!

Ale nie uchodzi to bezkarnie. Codziennie kilka samolotów nie wraca do baz amerykańskich. Za ocean idzie telegram: „Oddał życie dla Ojczyzny" — za czyją ojczyznę? Dopiero teraz niejedna rodzina amerykańska zastanawia się, a więc to jednak wojna, a nie wyprawa pełna przygód. Wojna, z której coraz więcej telegramów będzie szło do USA, zawiadamiając naród o stratach. Bo naród wietnamski się nie poddał. Będzie walczyć.

Dookoła Hanoi amerykańscy piraci napotkali niedawno ogień z baterii rakietowych. Były pierwsze straty od tego typu ognia. Okazało się, że wspaniałe samoloty „made in USA" nie potrafią uniknąć trafienia. Systemy elektroniczno-radarowe nie zdają egzaminu. Amerykańskie dowództwo się nie martwi. Postęp techniczny. Zastępy naukowców pomyślą, popracują i na pewno zrobią coś, aby dalej można było latać bezkarnie nad ziemią wietnamską. Niech jednak pamiętają ci, którzy wzięli na siebie odpowiedzialność za los Wietnamu, że opinia światowa tego nie przebaczy.

Na drogach Wietnamu Południowego śmierć niosą amerykańskie smigłowce i samoloty.

Cały świat protestuje przeciwko barbarzyństwu wojny w Wietnamie. Również i w Stanach Zjednoczonych AP nie brak głosów wołających o przerwanie agresji.

Narada przywódców państw Układu Warszawskiego dała jasno do zrozumienia — Wietnam nie jest sam! Może liczyć na licznych przyjaciół na świecie, na pomoc ekonomiczną i militarną.

Ciekawe, co uczynią Amerykanie, gdy okaże się, że środki obrony dookoła Hanoi i Hajfongu są nie do przebycia, że każdy lot grozi śmiercią.

Ale wracajmy do spraw zasadniczych. Amerykanie zgromadzili w Wietnamie dużą i różnorodną ilość samolotów, które wchodzą w skład sił powietrznych, morskich i lądowych.

Siły powietrzne w końcu 1965 roku wynosiły: 11 samolotów Northrop F-5A, 20 samolotów Martin B-57B, 70 samolotów North American F-100D, 50 samolotów A-1E, 60 samolotów F-4C (Mc Donnel). Siły morskie posiadają pięć lotniskowców, z których każdy posiada na pokładzie 55—80 samolotów. Przykładowo podajemy wyposażenie lotniskowca „Independence": 2 eskadry samolotów Douglas A-4E, 1 eskadra samolotów Grumman A-6A (VA-75), 2 eskadry samolotów Mc Donnell F-4B, 1 eskadra samolotów North American RA-5C, kilka samolotów tankowców Douglas A-3D i samolot Grumman E-1B. (każda z eskadr liczy około 14 samolotów). Piechota morska: 31 samolotów F-4B, 60 samolotów Douglas A-4C, A-4E, 18 samolotów LTV F-8E. Siły lądowe: 490 śmigłowców UH-18 „Iroquis"-Bell, 500 śmigłowców UH-1D, „Iroquis"-Bell, 70 śmigłowców CH-47A „Chinook"-Vertol, 4 śmigłowce CH-54A „Flying Crane" — Sikorsky.

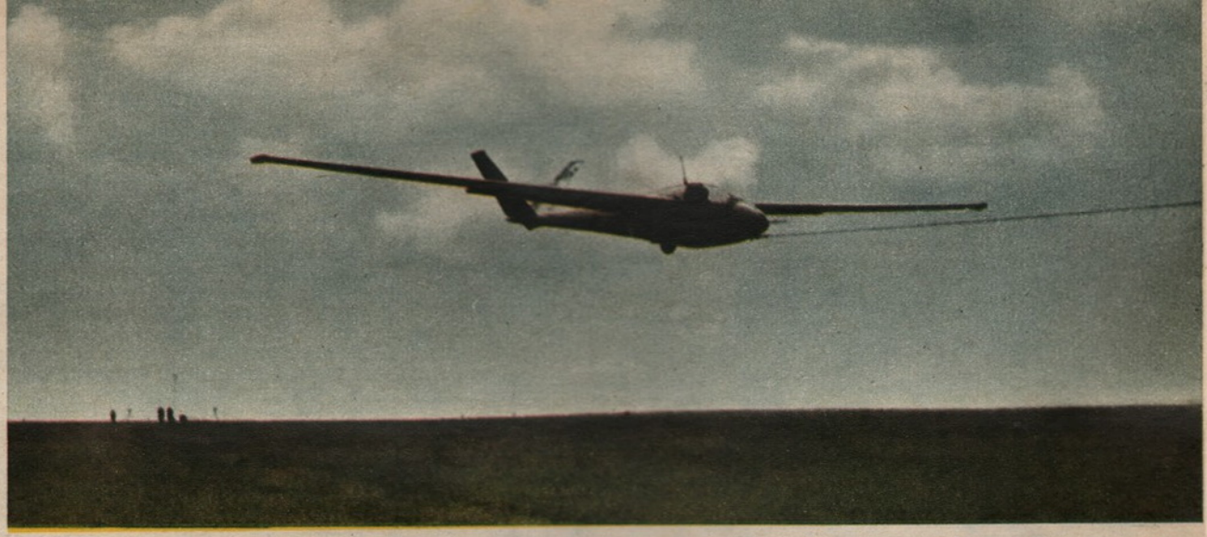
Do tego dochodzi około 350 samolotów i śmigłowców Wietnamu Południowego, które walczą pod wodzą marszałka Ky tego, którego wzorem jest — jak sam oświadczył — sam Hitler.

Raport McNamary mówił ostatnio o inwestycjach budowlanych w Wietnamie Południowym. Cóż to takiego się buduje? — lotniska. Nowoczesne samoloty muszą mieć długie pasy betonowe do rozbiegu. Trzeba zbudować tych lotnisk dużo i jak najbliżej granicy z Wietnamem Północnym. Zamiast paliwa samoloty zabiorą bomby i rakiety. Padnie więcej ofiar. Specjaliści sztabowi zgodnie utrzymują, że Wietnam jest doskonałym poligonem do wypróbowania sprzętu i założeń taktycznych. Specjaliści od wojny, myślą, kombinują, próbują. Przeciwko komu te próby? Jaki cel mają te „ćwiczenia". Czyżby już szykowano się do następnej agresji? Kto następny? Birma?, Kambodża, a może Laos?

Wojna w Wietnamie jest cierniem obecnego okresu, okresu wspaniałych odkryć naukowych i wynalazków. Aż wierzyć się nie chce, że w XX wieku, w dobie ONZ i rozkwitu nauki, w okresie usilnych zabiegów dyplomatycznych o pokój, może toczyć się taka barbarzyńska wojna. Wojna nikomu nie wypowiedziana i prowadzona w imię interesów amerykańskiego imperializmu. Wietnam chce tylko wolności i pokoju i walczyć będzie o to, aż do zwycięstwa.

RYSZARD LEJA

Orientacyjna mapka z trasy naszych szybowników. Droga prowadziła z Warszawy przez Brześć, Mińsk, Smoleńsk do Moskwy, a następnie na południe do Orła.



Przed naszym przyjazdem do Orła zostały tu rozegrane Wszechzwiązkowe Mistrzostwa Szybowcowe ZSRR, w których pilnie walczyli na świetnych metalowych szybowcach A-15.

SZYBOWCEM PO KRAJU RAD 1

Warszawa

JERZY POMIANOWSKI

NA pożegnalne spotkanie z sekretarzem generalnym APRL płk. pil. mgr. Arnoldem Juniterem stawiła się cała niemal ekipa. Kierownik — Tadeusz Rejniak. Szef techniczny — inż. Janusz Becker oraz jego pomocnicy — Kazimierz Mikołajczyk i Mieczysław Wilczak z Leszna a także Leopold Kubaczka z Bielska-Białej. Reprezentacyjni piloci — Pelagia Majewska i Franciszek Kępka. Nieobecni byli, jeszcze zajęci zawodowo — Mirosław Królikowski i Jan Wróblewski. Choć kandydatów do symbolicznej lampki wina jest niewielu (wiadomo — kierowcy), to humory dopisują. Z jednej strony najlepsze życzenia. Z drugiej: jesteśmy dobrze przygotowani, tanio skóry nie sprzedamy.

Ale dwa dni później, w poniedziałek 27 czerwca na miejscu zbiórki pod warszawskim Pałacem Kultury zobaczyłem same zatroskane miny. Wkrótce znam powód. Zginęła teczka z dokumentami Kubaczki, gdy ten pojechał po kolegów do hotelu. Została przy naszych wozach przez zapomnienie. Parking strzeżony, lecz aktówki i paszportu brak. Poszukiwania nie dają rezultatu. Co robić? Cenne minuty uciekają, parkingowi dozorcy wyglądają na zatroskanych. Wyjeżdżał ponoć tylko jeden autokar. Może jego kierowca coś wie?

Jedziemy na Gocław. Jeszcze bardzo rano. Próbujemy załatwić coś przez telefon. Radio — przyjmuje ekstra ogłoszenia tylko od milicji. Ta z kolei życzy sobie osobistego meldunku. Zrobię jeszcze jedną próbę — proponuje Tadeusz Majewski, który przywiózł żonę. Pognał swym „Trabantem" pod pałac. Wkrótce dzwoni z radosną nowiną — znalazło się!

Widzę, że Kubaczka, który przeżywał ciężkie chwile (z natury bardzo obowiązkowy) jest silnie podniecony. Siadam więc za kierownicą jego „Nysy" i pędzimy na parking. Wyjaśnienia dozorców są bardzo mętne. Teczka była ponoć gdzieś za plandeką ciężarówki. Przeglądamy dokumenty. Jest wszystko prócz pięćsetki. Kubaczka i tak jest szczęśliwy. Czort z nią, ale oby Bóg i warszawskie MO miały w swej opiece tych stróżów parkingu.

W równym szyku opuszczamy stolicę. Cztery „Nysy", dwa „Zefiry" i dwie „Foki". Pogoda psuje się zdecydowanie. Pada deszcz, wietrznie, zimno. Ale nastrój znów się poprawia. Lepiej jest mieć pecha na początku niż na końcu. Dobry pokerzysta nigdy nie bierze pierwszej puli. Tłumaczymy to Kubaczce wraz z Frankiem Kępką, z którym tworzymy załogę trzeciej w kolumnie „Nysy".

Graniczne formalności z WOPem i celnikami nie trwają długo. Sprawność obsługi jest godna pochwały. Widać, że szybownicy — i słusznie — mają w tych organach dobrą opinię. Przejeżdżamy most na Bugu. Przed nami wielki Kraj Rad. Znów tylko niewiele czasu tracimy na sprawy urzędowe. Witają nas przedstawiciele gospodarzy — Rysiew, który towarzyszyć ma nam aż do Orła i Miedwiediew, miejscowy przewodnik na pierwszym etapie do Mińska. Dołącza do nas ekipa NRD, która wystawiła się rewelacyjnie. Wózki z szybowcami ciągną dwa czarne „Zimy" i „Wołga".

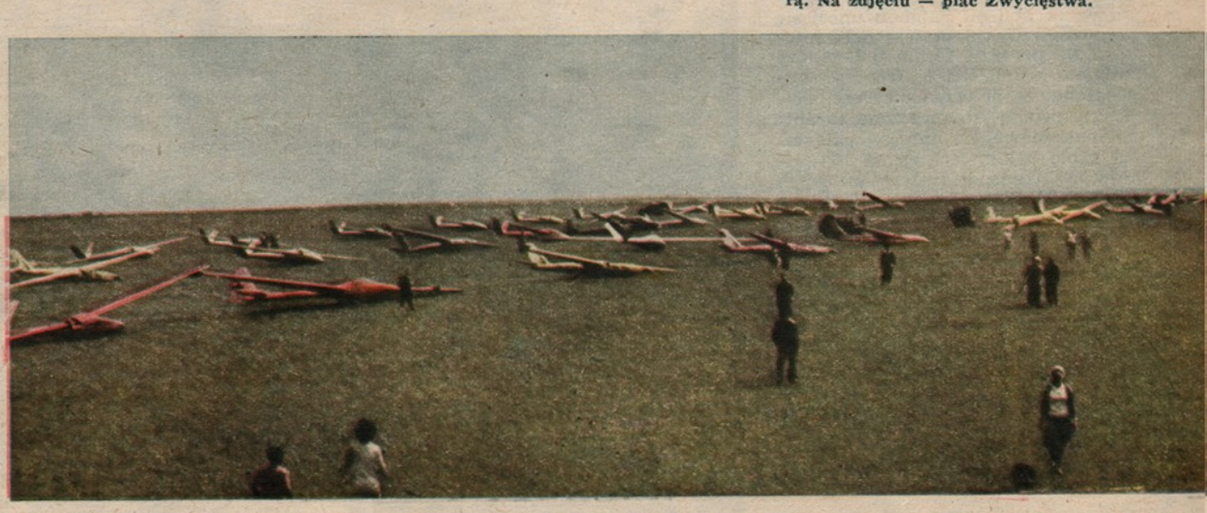
Już pierwszy obiad w brzeskiej restauracji „Bug" zapowiada, że goszczeni będziemy tak, jak to tylko bracia słowianie przyjmować potrafią. Z całego serca i szczerej duszy. W menu początkowo nas dziwi, ale wkrótce większości przypada do gustu, przystawka z mizerii i pomidorów. Dalsze dania zbliżone do naszej kuchni, obficie urozmaicone nowalijkami.

Ruszamy żwawo w dalszą podróż. Po przesunięciu zegarków o 2 godziny do przodu dochodzi już osiemnasta. Tankujemy jeszcze samochody bajecznie tu tanią benzyną — litr kosztuje kilka kopiejek zależnie od liczby oktanowej. W planie 350 km do Mińska. I w drogę. Kolumnę zamyka ekipa niemiecka, niezbyt rada (czego oczywiście kurtuazyjnie nie uzewnętrznia) oglądając wskazówki szybkościomierzy wahające się w okolicach sześćdziesiątki. A na tyle właśnie stać nasze „Nysy". Tym bardziej, że silny, porywisty wiatr z prawej flanki niezmiernie utrudnia prowadzenie wozów.

Powoli zaliczamy kilometry. Opiekun z CK DOSAAF tow. Rysiew „zaokrętował" się na naszą „Nysę". Rozmowę zaczyna od pytań o wyższych oficerów polskiego lotnictwa. Okazuje się bowiem, że przez wiele lat w nim pracował, między innymi kierując dęblińską OSL. Wkrótce dogaduje się z Frankiem Kępką, że podziwiał go w 1952 roku, gdy 12-letni Franek latał na pokazach. Gawędzimy miło, Kubaczka czuwa za kółkiem, gdy wtem...???!!!

Hamuj! — krzyczę do niego. Bo oto tuż przed nami, zdawałoby się że na odległość wyciągniętej ręki dzieje się na szosie tragedia. Wózek z „Foką" rzucony porywem wiatru wpadł w potężny balans. Gdy wydawało się, że już, już z niego wychodzi, amplituda wahań gwałtownie wzrosła, przeniosła się na samochód, który esuje po drodze coraz większymi zakosami, tra-

Wyżej — Mińsk, jedno z wielu radzieckich miast, które powstało niemal całkowicie z gruzów, zachwyca architekturą. Na zdjęciu — plac Zwycięstwa.



Franciszek Kępka z cudownego dziecka wyrósł na znakomitego pilota wyczynowego. W Orle wystąpił w klasie standard jako jedyny polski reprezentant w tej konkurencji.

Orzeł

Korespondencja własna z ZSRR

fia między dwa potężne drzewa, zjeżdża do rowu, kręci pełną beczkę. Oderwany wózek odbija się od drzewa, przejeżdża po dachu „Nysy" i wali opodal. Stanęliśmy raptownie. Biegniemy przestraszeni na pomoc. Przez otwarte drzwi zsuwa się na ziemię, z miejsca obok kierowcy, Kazimierz Mikołajczyk. Głowa we krwi, daremnie usiłuje wstać. Pechowy kierowca Janusz Becker wyskakuje również. Blady i przerażony, ale bez widocznych obrażeń. A w środku była jeszcze Pela. Co z nia?

— Wszystko w porządku, woła. Ratujcie tylko Kazia!

Nie tracimy chwili. Prowizoryczny opatrunek. Niemcy odczepiają Zima od wózka. Ładujemy rannego. Byle szybciej do szpitala. Teraz upewniamy się jeszcze, że choć oboje silnie potłuczeni, ale bez cięższych obrażeń wyszli kierowca i Pela.

Głębszy oddech. Co dalej?

Nasi opiekunowie działają sprawnie. Wkrótce jest milicja i pomoc techniczna. Błyskawiczna ocena sytuacji. Transportujemy wszystko do pobliskiej Berezy Kartuskiej. Naprawiona prowizorycznie nawet została połamana „Nysa" i może dowlec się o własnych siłach. „Foka" ma złamane skrzydło. Na czym będzie walczyć Pela? Ale teraz najważniejszy jest Kazio. Milicyjnym gazikiem śmigamy do szpitalika. Wiadomości dobre. Rana na głowie niegroźna, już zeszyta. Noga unieruchomiona. Dyżurny lekarz daje się Mikołajczykowi ubłagać i puszcza go z ekipą. Rejniakowi nieco ulżyło. Niełatwa jest rola kierownika.

Ruszamy dalej w drogę. Ale sił starcza tylko na kilkadziesiąt kilometrów. Dochodzi północ. Wszyscy lecą z nóg. W hotelu brak miejsc. Walimy się więc gdzie popadnie. Dobrze, że „Nysy" mają łóżka. Część ekipy korzysta z parkującego obok autobusu.

Rankiem znów na wschód. Patrzymy na toczący się przed nami wózek nieco przewrażliwieni. Ale Rejniak to świetny kierowca. A swoją drogą ileż to razy pisaliśmy o wadach wózka transportowego typu „Strzała", o tym że jest za ciężki i wysoki. Dojeżdżamy do Mińska. Chwila odpoczynku na gustownym campingu. Ale prawdziwy zachwyt wzbudza architektura tego miasta. Choćby siedziba Akademii Nauk. Stolica Białorusi odbudowana niemal całkowicie z gruzów wszystkim się podoba.

Od Mińska jedziemy szeroką autostradą. Pogoda zmienna, ale raczej się poprawia. Zastanawiamy się, jak

Niżej — Przyjechaliśmy do Orła nad ranem, a już w południe wszystkie szybowce stały na starcie gotowe do lotów treningowych.

Smoleńsk chlubi się pięknymi pomnikami. Oto jeden z nich poświęcony bohaterom wojny 1812 roku.

Tylko przejazdem i to nocą zawadziliśmy o stolicę Kraju Rad — Moskwę, która przywitała nas morzem świateł.

zareaguje ZG APRL na wiadomość o wypadku? Czy poradzi coś, by Pela mogła latać?

Późnym wieczorem docieramy do Smoleńska. Na campingu dyżurny lekarz ogląda Mikołajczyka i dysponuje: do kliniki. Nie bacząc na zmęczenie odwozi go troskliwie Rejniak. Dołączam do nich. I dobrze. Mogę podziwiać sprawność radzieckiej służby zdrowia. Zupełnie jak na filmie — żartujemy. Bo choć północ minęła, do kliniki zjeżdżają się specjaliści, konsultują. Już są zdjęcia złamanej nogi, już gips założony. Ale decyzja lekarzy jest zgodna — Mikołajczyk musi pozostać w szpitalu. To mu zagwarantuje szybki powrót do zdrowia. Kiedy Rejniak żegna się z Kaziem mam łzy w oczach. To reakcja na niezwykłą obowiązkowość tego człowieka. Po tak ciężkiej dobie, wypadku, tylu godzinach trzęsionki w drodze, zabiegach, nad ranem leżąc na bloku operacyjnym przy rozstaniu mówił tylko... o „Zefirach". By uważać przy montażu, dokręcać nie tylko kluczem dynamometrycznym, ale też zwykłym, koniecznie z czuciem i tak dalej...

Smoleńsk widzimy tylko nocą. Położony jest pięknie na zboczach, między którymi płynie Dniepr.

I znów szeroka autostrada. Z przodu „Nysa" z wózkiem i ten sam widok z tyłu. Tak wiele godzin. Zatrzymujemy się w motelu przy wielkiej, liczącej sto kilkadziesiąt kilometrów okrężnej drodze dookoła Moskwy. Stolica Kraju Rad wita nas feerią świateł i ogni. Gościnni gospodarze udostępniają nam autobus, byśmy wygodnie mogli przejechać i popatrzyć na miasto.

Ostatni etap. Moskwa — Orzeł przez Tułę. Początkowo wszystko idzie dobrze. Obiadujemy w Tule tak świetnie, że nie możemy się powstrzymać od wyrażenia naszego uznania na piśmie. I jeszcze okrzyk zachwytu nad miejscowym zamkiem. Do celu drobiazg — 170 km.

Gdzieś w połowie tego odcinka psuje się niemiecki samochód. Tu ujawniają się wszechstronne talenty Mieczysława Wilczaka. Naprawia usterkę współtowarzyszom drogi ekspresowo. Ale czekamy na nich dość długo. Wreszcie pierwsze słowa, które słyszymy od pilotów NRD to — „Zim kaput". Jadąc bez wózka niemiecki kierowca zjechał na pobocze, następnie wpadł w poślizg i z prędkością 80—90 km/h wyleciał z szosy. Szczęśliwie pasażerom nic się nie stało. Dodajmy, że prócz Wilczaka jechał w tej maszynie także Wróblewski. Jeszcze raz podziwiamy sprawność milicji drogowej. Jeszcze raz chylimy czoła przed umiejętnościami Wilczaka, który doprowadza „Zima" do stanu używalności.

Po nocy, w strugach deszczu dobijamy do Orła. Mijamy kilka stromych pagórków (ale ta szosa śliska) i jesteśmy w mieście. Lecz do pełnego szczęścia brakuje dodatkowo około 20 km. Taka bowiem odległość dzieli nas od lotniska Centralnego Klubu Szybowcowego. Jak pech, to pech. Przejeżdżamy mimo bramy lotniska i zatrzymujemy się parę kilometrów dalej. Ulewa. Jak zawrócić na wąskiej szosie z wózkami? Oj, spać! Budzimy się natychmiast, by ratować zespół Rejniaka, któremu groziło przytrzaśnięcie przez automatyczny szlaban na przejeździe kolejowym. Wreszcie około trzeciej nad ranem — jesteśmy na miejscu. Mili gospodarze do tej pory czekają na nas z gorącym posiłkiem. Jak smakuje! A teraz do łóżek. Za parę już godzin można wykonywać loty treningowe. Nie wolno stracić ani minuty.

RAJD W OCZACH ZAWODNIKÓW

LITOŚCI DLA MASZYN

NIE chciałbym być źle zrozumiany — bo choć w końcowej klasyfikacji zająłem wraz z Adamem Białeckim, nb. doskonałym pilotem, miejsce w ostatniej dziesiątce — to moje uwagi nie byłyby inne nawet, gdybym się znalazł w czołówce.

Ale powróćmy do tych pamiętnych wydarzeń czerwcowego Rajdu, kiedy to po długim oczekiwaniu na pustym polu Radzikowic na swą bardzo odległą kolejkę wreszcie wystartowaliśmy. Następuje lot z rekordową wprost liczbą wyłożonych znaków i oto już Wrocław. Po zameldowaniu się nad taśmą, odchodzimy w przepisowy krąg i podchodzimy do lądowania. Jesteśmy tuż, tuż przed prostokątami, więc za chwilę skończy się już ta piękna impreza długości 1500 km, gdy wtem... pilot zwiększa moc silnika i prawie pionową świecą wychodzimy do góry. Teraz, na wysokości, Adam odwraca się do mnie i krzyczy (zwykły sposób porozumiewania się w Zlinie-26): „Cholera! Klapy się nie otwierają, będziemy próbowali jeszcze raz".

Nie boję się, wierzę w kwalifikacje Adama, jednak gdy podchodzimy powtórnie do lądowania, serce bije mi w nieco przyspieszonym tempie. Bo oto trzeba rozwiązać problem kwadratowego koła: tak wytracić prędkość i wysokość przed lotniskiem, by się nań zmieścić; a z drugiej strony — zabudowania miasta nie pozwalają na zbyt niski pułap. Pilot podejmuje decyzję pośrednią i nad budynkami przelatujemy na bezpiecznej wysokości, natomiast tuż przed lotniskiem wykonujemy ślizg na prawe skrzydło w celu zmniejszenia prędkości. Gdy tak opadamy, ogródki działkowe wprost rosną nam w oczach, prawie szorujemy po grządkach, jeszcze tylko przeskakujemy jakiś parkan i już jest lotnisko. Czy nareszcie się przyziemimy, czy też prędkość jest jeszcze za duża?

Zdaje mi się, że lot nad lotniskiem trwa całą wieczność — lecimy bowiem z wiatrem. Już dawno minęliśmy prostokąty, w których przy sprawnie działającym samolocie powinniśmy dotknąć ziemi kółkami, a tu nic, smarujemy dalej na wysokości kilku metrów. Wreszcie tak długo oczekiwane stuknięcie kół o ziemię i... dobieg kończymy hen na skraju lotniska, gdzie przyduszamy skrzydłami nie skoszoną trawę.

Teraz kołujemy do stanowiska komisji sędziowskiej, oddajemy mapę, witają nas młodzieżowcy z ZMS i pocieszają, że my to nic, ale jeden Jak to krążył nad lotniskiem chyba z godzinę — podwozie nie chciało się otworzyć.

Pora więc chyba przedstawić dwa wnioski dla przyszłych rajdów (a może challenge'ów). Przede wszystkim okażmy trochę litości maszynom i trochę zainteresowania sprawami technicznymi. Ten pierwszy wzgląd, to — sądzę — że organizatorzy powinni się zastanowić nad możliwością dopuszczenia do zawodów tylko maszyn jednego typu, np. Jaków-18, bowiem ani zbyt prędkie „Biesy", ani za powolne Zliny-26 nie wytrzymują konkurencji Jaków. Leciałem na Zlinie, któremu wyznaczono średnią prędkość względem ziemi 160 km/h przy dopuszczalnym wietrze 18 m/sek. Jeśli właśnie wieje taki wiatr i to od czoła, chcąc utrzymać nakazaną prędkość przelotową trzeba zmusić strzałkę prędkościomierza aby stała na liczbie 225 km/h. Pokażcie mi takiego zucha, który wyciągnie z typowego Zlina-26 tę właśnie prędkość.

Drugi wniosek, nad którym należy nie tylko dyskutować ale i jak najszybciej coś zdecydować, to sprawa obsługi technicznej. Weźmy dla przykładu liczebność „etatowej" obsługi technicznej V Rajdu. Na sześć maszyn wojskowych przypadało chyba z piętnastu mechaników, podczas gdy na 35 cywilnych tylko trzech mechaników!

Nic więc dziwnego, że nagminnie łamane były przepisy i z samolotów nie wyjmowano na noc akumulatorów w celu ich doładowywania. Nic więc dziwnego, że wielu pilotów nie zgłaszało drobnych usterek, bo i tak nie byłyby usunięte.

W tej sytuacji wydaje mi się konieczne odwrócenie ról: to nie pilot powinien szukać i za wszelką cenę „zdobywać" dla siebie mechanika (choćby tylko z podstawkami w celu uruchomienia silnika), ale należy zwiększyć liczbę mechaników (zaopatrzonych nie tylko w śrubokręt i młotek) tak, by na jednego mechanika przypadało jedynie kilka maszyn. A może do tego celu można by pozyskać mechaników rajdowych samolotów wojskowych, którzy mogliby otoczyć w czasie rajdu opieką również i cywilne maszyny? Nie prowokujmy wypadków, bo one mogą się bardzo brzydko zemścić na zawodnikach! Dbanie w czasie rajdu o stan samolotów powinno być troską nie tylko samych pilotów!

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

PARKINSON NA RAJDZIE

STARTOWAŁEM w Rajdzie już trzeci raz. Według mnie zyskał on sobie prawo obywatelstwa i powinien być kontynuowany. Jako impreza sportowo-propagandowa Rajd przynosi wiele korzyści pilotom oraz propagandzie lotnictwa i terenów, przez które przebiega. Dla wielu pilotów jest to okazja do pierwszego samodzielnego występu na centralnej imprezie samolotowej. Jest to również okazja do popularyzacji lotnictwa, o którym najczęściej głucho w prasie codziennej. Bardzo dobrze się stało, że tegoroczny Rajd wiódł przez miejscowości raczej niewielkie i że towarzyszyły mu organizowane na niektórych lotniskach etapowych pokazy lotnicze, które są czystą, nieskażoną przez drętwotę, formą propagandy lotnictwa.

Przy okazji propagandy kilka gorzkich słów pod adresem dziennikarzy sportowych. Osobiście wydaje mi się, że dla wielu z nich ważniejsza jest bójka na meczu III-ligowych drużyn niż jakaś impreza lotnicza. Czasem tylko ukaże się wydrukowana nonparelem, wstydliwie u dołu ostatniej strony, notatka o kolejnym sukcesie naszych lotników. Nie ma się czego wstydzić: mamy piękne tradycje lotnicze, a nasi lotnicy nie przemycają przy okazji zagranicznych wojaży dewiz i różnych chodliwych artykułów.

W czasie Rajdu dało się zauważyć działanie prawa Parkinsona i to w bardzo ważnym organie. Chodzi mi mianowicie o komisję sędziowską, która w porównaniu z ubiegłymi latami znacznie się rozrosła. Niestety, temu wzrostowi towarzyszył typowy spadek sprawności działania, mimo bogatszego wyposażenia technicznego niż np. 2 lata temu. Jeszcze w zeszłym roku wyniki poszczególnych konkurencji i zadania lotu na następny etap otrzymywaliśmy w dniu rozegrania danej konkurencji, a jednocześnie w przeddzień startu do następnego etapu. Pozwalało to oczywiście na staranniejsze przygotowanie się do konkurencji. Niestety, w tym roku nie zawsze tak było.

Bardzo męczący na ostatnim Rajdzie był chroniczny brak czasu. Organizatorzy przymknęli oczy na „sprawy bytowe" uczestników, którzy często prosto z samolotu, bez możliwości umycia się musieli podążać na różne spotkania i konferencje prasowe. W zeszłym roku postulowano przeznaczenie na każdy etap dwóch dni. W roku bieżącym postulat ten (zupełnie słuszny) zrealizowano, wypaczając jednak przy okazji jego podstawowe założenie — więcej wolnego czasu dla dziennikarzy i pilotów.

Bardzo podobała mi się innowacja polegająca na wręczaniu wydrukowanych zadań lotu. Pozwalało to usunąć wiele niejasności przy interpretacji zadania.

Ogólnie rzecz biorąc, mimo kilku potknięć organizacyjnych (nie one decydowały o charakterze imprezy) przywiozłem do domu wiele przyjemnych wrażeń i jeśli tylko czas pozwoli, będę startował w Rajdzie w przyszłym roku.

KRZYSZTOF SICIŃSKI
Aeroklub Warszawski

DZIENNIKARZ NA RAJDZIE

Rajdy Samolotowe Dziennikarzy i Pilotów są przede wszystkim imprezami propagandowymi. To przypomnienie potrzebne jest po to, aby sobie zdać sprawę ze znaczenia rajdowego plonu publicystycznego. O tym, czy dany Rajd spełnił swe zadanie, czy też nie — decyduje jakość i ilość reportaży, jakie ukazują się później w prasie, radiu i telewizji. Winni o tym pamiętać wszyscy uczestnicy, no a dziennikarze przede wszystkim. Tymczasem z tą świadomością celów i założeń naszej imprezy jest nie najlepiej, czego dowodem jest znikoma aktywność zawodowa części dziennikarzy uczestniczących w Rajdach oraz powszechne niedocenianie znaczenia Rajdu przez kierownictwa poszczególnych redakcji.

Dziennikarz mający ambicję odegrania jakiejś roli na Rajdzie musi pamiętać, że będzie tam pracował więcej, niż na co dzień u siebie w redakcji, że spotka się tam z mnogością i różnością tematów, które będzie musiał wyselekcjonować lub pogłębić, napisać na gorąco lub odłożyć do notesu aby je wykorzystać później. Natomiast redakcje, delegujące dziennikarza na Rajd, muszą zapewnić mu możliwość druku tematów napisanych lub zebranych podczas trwania imprezy. Tymczasem kierownicy wielu redakcji — szczególnie terenowych — udział dziennikarza w Rajdzie traktują często jako pobyt na atrakcyjnej wycieczce turystycznej, zapominając, że ich przedstawiciel ma na Rajdzie możliwość poznania ludzi, zdarzeń i problemów do których w warunkach normalnej działalności dziennikarskiej nigdy by nie dotarł.

Zgłaszając te uwagi krytyczne nie dziwię się niedocenianiu znaczenia Rajdu w działalności dziennikarskiej. Redaktorzy naczelni i sekretarze często w ogóle nie wiedzą co to za impreza, ów Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, są nie zorientowani w jego celach i założeniach społeczno-politycznych.

A szkoda...

Inna sprawa, która mi leży na sercu i wątrobie — to sam dziennikarski konkurs rajdowy, który ciągle jeszcze nie jest tym, czym być powinien. I tak np. regulamin przewiduje napisanie dwu reportaży: tzw. problemowego i lotniczego. Jeżeli chodzi o pierwszy — pół biedy: jest on różnorodny, a że lepszy czy gorszy, to już rzecz umiejętności dziennikarskich poszczególnych uczestników. Natomiast reportaże lotnicze są żenująco naiwne i z reguły pisane z pozycji — jak to nazywamy — „głupiego Jasia". Na ogół ów reportaż lotniczy dziennikarze rozumieją jako opisanie rajdowego latania. Tymczasem w naszej awiacji, jak w każdej innej ludzkiej działalności, występuje wiele problemów szerszej natury: moralnych, ambicjonalnych, technicznych, wyszkoleniowych i licho wie jeszcze jakich. Piloci — to ludzie interesujący, choć na ogół małomówni i skryci. Ale podczas dwu tygodni wspólnego latania można takiego faceta poznać bliżej i dostrzec w nim coś więcej, niż tylko samą umiejętność machania drążkiem.

Świat, w którym żyjemy, jest pełen konfliktów. Nie są one obce również naszym lotnikom. I gdzie jak gdzie, ale na Rajdzie istnieje doskonała okazja, by w rozwiązywaniu tych problemów pomóc.

TADEUSZ PAJDA

BIAŁYSTOK

W ramach obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego Aeroklub Białostocki wyszedł z własnym programem organizując wiele imprez wśród społeczeństwa Białostocczyzny. Dotychczas zorganizowano 36 spotkań znanych pilotów z uczniami szkół średnich i aktywem organizacji młodzieżowych.

Piloci naszego aeroklubu lądowali też w wielu miejscowościach naszego regionu, by pokazać młodzieży samolot, wykonać loty pasażerskie i opowiadać o lotnictwie. W ramach „Dni otwartego lotniska" zorganizowano już ponad 40 wycieczek, w których wzięło udział ponad 5 000 osób. Większość zwiedzających to młodzież szkół średnich i podstawowych.

Również tegoroczne VI Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej przeprowadzono pod hasłem Tysiąclecia. Ponadto Aeroklub Białostocki brał czynny udział w Sztafecie Tysiąclecia oraz III Wojewódzkiej Spartakiadzie przeprowadzonej przez wojewódzkie władze PZPR i ZMS oraz organizacje sportowe. Na ten cel poświęcono ponad 7 godzin resursu samolotowego.

Jeszcze w roku bieżącym Aeroklub Białostocki zorganizuje pokazy lotnicze w Hajnówce, Wysokiem Mazowieckiem i Suwałkach oraz „Święto Latawca" z pokazem modelarskim na lotnisku Krywlany. Aeroklub Białostocki kontynuować będzie organizowanie spotkań ze znanymi pilotami i działaczami lotniczymi oraz wycieczek i spotkań na białostockim lotnisku.

Tadeusz Korzonek

SPADOCHRONOWY TRÓJMECZ

Pomimo znacznego opóźnienia z jakim wpłynęły do nas materiały ze spadochronowego trójmeczu Łódź — Koszyce (CSRS) — Nyjregyhaza (Węgry) publikujemy garść informacji o tej imprezie.

Trójmecz rozegrano w Koszycach, w dniach 24—26 czerwca br. Startowały ekipy pięcioosobowe. Rozegrano dwie konkurencje: I — skok z 1 500 m z opóźnieniem 18—22 sek. (spadanie płaskie) na celność lądowania; II — skok z 1 000 m z opóźnieniem 5 sek. na celność lądowania.

Trójmecz zakończył się pełnym sukcesem reprezentantów Aeroklubu Łódzkiego, którzy zdecydowanie zwyciężyli tak w klasyfikacji indywidualnej jak i zespołowej.

Wyniki indywidualne: 1. Miliński — 1 555,30 pkt.; 2. Muszkiet — 1 471,40 pkt.; 3. Gonera — 1 463,20 pkt (wszyscy Łódź); 4. Suśka — 1 431,60 pkt.; 5. Kister — 1 430,60 pkt. (obaj z Koszyc). Najlepszym ze spadochroniarzy węgierskich okazał się Henzel, który zajął 8 miejsce (1 402,80 pkt.). Pozostali Polacy zajęli miejsca: 7. Krystyna Kotlarek — 1 404,50 pkt.; 12. Wadleski — 1 304,90 pkt.

Wyniki drużynowe: 1. Łódź — 5 904,40 pkt.; 2. Koszyce — 5 659,80 pkt.; 3. Nyjregyhaza — 4 983 pkt.

Łącznie łódzcy skoczkowie wykonali na trójmeczu 30 skoków, w tym 5 treningowych.

(kh)

KOMUNIKAT CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Za tydzień, a więc 14 sierpnia br. nastąpi zakończenie IX Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" i jednocześnie eliminacji do XI Spadochronowych Mistrzostw Polski i III Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów. Informacje na ten temat zamieściliśmy w numerze 14 z dnia 3 kwietnia br., równocześnie z omówieniem VIII Zawodów Całorocznych.

Do dnia 25 lipca br., a więc na 20 dni przed zakończeniem IX Całorocznych Zawodów Spadochronowych, komisja sędziowska zawodów otrzymała wyniki 129 wyczynów uzyskanych przez 50 skoczków z 9 aeroklubów regionalnych. Do tego czasu jedynie 14 sportowców, w tym 4 juniorów, spełniło warunki regulaminu zawodów.

Dziesięciu skoczków zaliczyło jedną konkurencję obowiązkową (akrobacja) i dwie dowolne. Oto ich nazwiska:

1—2 Henryk Czyż 4 630 pkt,
1—2 Ryszard Giec 4 630 pkt,
3 Zbigniew Adamczyk 4 455 pkt,
4 Augustyn Konior 4 390 pkt,
5 Marek Szugzda 4 380 pkt,
6 Henryk Serda 4 180 pkt,
7 Henryk Rozwadowski 3 750 pkt,
8 Włodzimierz Chabasiński 3 452 pkt,
9 Janusz Myśliwiec 2 540 pkt,
10 Czesława Wiśniewska 2 065 pkt.

Czterech skoczków spełniło warunki regulaminu zawodów dla juniorów i zaliczyło jedną konkurencję obowiązkową oraz dwie dowolne. Oto ich nazwiska:

1 Jan Antczak 4 890 pkt,
2 Czesława Lewandowska 4 770 pkt,
3 Edmund Wiśniewski 4 754 pkt,
4 Włodzimierz Kubiak 4 502 pkt,

Do 25 lipca br. po dwie konkurencje rozegrali następujący skoczkowie spadochronowi: Andrzej Nitecki, Jan Stryjak, Stanisław Sośnicki, Janusz Osiecki, Wiesław Lenczner, Stanisław Kuźniar, Władysław Koźmiński, Roman Wojak, Edward Sosnowski, Mieczysław Kirszkowski, Zdzisław Treder, Edmund Janowski, Tadeusz Wesołowski, Grzegorz Miliński, Krzysztof Gonera, Janusz Wadlewski, Bogdan Jankowski, Sławomir Pomietlak, Stanisław Staniszewiak i Włodzimierz Wojtczak.

Natomiast po jednej konkurencji zaliczyli: Andrzej Kowalski, Eugeniusz Lewandowski, Wiesław Adamczak, Alojzy Bablikow, Jacek Szrek, Adam Bujnowski, Tadeusz Wieczorek, Jerzy Główczyński, Jan Ślusarski, Roman Stasieczek, Czesław Zawadzki, Ryszard Łukanowski, Krzysztof Piechnik, Zygmunt Renz, Zdzisław Rzepka i Ryszard Olszowy.

Wyniki siedmiu wyczynów zostały odrzucone przez komisję sędziowską zawodów, ze względu na nieprawidłowości w nadesłanej dokumentacji. W protokołach tych wyczynów pod oświadczeniem komisarzy sportowych brak było jednego względnie dwóch podpisów. Protokoły zakwestionowane obejmują następujące konkurencje: I — 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu (H. Czyż, J. Szrek i W. Koźmiński); II — 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu (J. Myśliwiec) VIII — akrobacja spadochronowa (J. Stryjak, A. Bujnowski i T. Wieczorek).

Jednocześnie komisja sędziowska zawodów przypomina, iż wyczyny uzyskane w dniach od 10—14 br. włącznie, muszą być zgłoszone telegraficznie lub telefonicznie do godziny 13 dnia 15 sierpnia 1966 roku, a następnie w ciągu siedmiu dni potwierdzone protokołami wyczynów.

Przypominamy, iż po tym terminie, a więc po 16 sierpnia br. (godzina 13) komisja sędziowska zawodów nie będzie przyjmowała żadnych zgłoszeń wyczynów uzyskanych do 14 sierpnia br. włącznie.

Aby uzyskać prawo startu w mistrzostwach Polski (seniorów) trzeba rozegrać trzy konkurencje: jedną obowiązkową — akrobacja i dwie dowolne. Natomiast aby zakwalifikować się do startu w mistrzostwach Polski dla juniorów trzeba rozegrać trzy konkurencje: jedną obowiązkową — 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu oraz dwie dowolne.

Czasu pozostało bardzo mało: jeszcze jeden tydzień. Życzymy więc celnych lądowań i czekamy na zgłoszenia wyczynów.

Dnia 15 sierpnia 1966 r. ogłosimy rozpoczęcie X Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". O zawodach tych napiszemy za tydzień.

(m)

OPINIE O ZAWODACH II LIGI

Józef Sitarski — kierownik zawodów: Ogólnie zawody przebiegały bardzo sprawnie. Dobra była organizacja startu i zabezpieczenie techniczne, szybki transport. Cały personel stanął na wysokości zadania.

Poziom zawodów zróżnicowany. Obok pilotów otrzaskanych w zawodach, w Lisich Kątach znaleźli się piloci mniej rutynowani. Dużo udanych konkurencji stawia te zawody wyżej od zeszłorocznych. Atmosfera sportowa i koleżeńska. Latano bezpiecznie i nie naruszano przepisów.

Na szczególne podkreślenie zasługuje zainteresowanie zawodami i pomoc miejscowych czynników, m. in. zakładów pracy i ZM ZMS w Grudziądzu.

Walenty Hardt, kierownik sportowy: Dopisała pogoda. Impreza udana. Konkurencję kończyła na ogół większość zawodników co pozwoliło pilotom na wykazanie pełnych umiejętności. Poziom pilotów i przygotowanie wysokie. Niektórym tylko zabrakło kondycji fizycznej. Cieszy wysokie morale sportowe. Atmosfera bardzo przyjemna, niemal rodzinna.

Na podkreślenie zasługuje pomoc wojska i LOTu (podnoszenie wysokości korytarzy powietrznych) dzięki czemu można było lepiej dobierać konkurencje.

Urszula Śliwak, główny sędzia: Zawody wykazały, że niektóre aerokluby niewiele wiedzą o właściwym sportowym lataniu (meldowanie, itp.). Nie było natomiast kłopotów z pilotami, którzy mieli już poza sobą start w zawodach.

Tabela, przy pomocy której obliczano wyniki, zdała w pełni egzamin przy konkurencjach prędkościowych, natomiast była trochę niedokładna przy obliczaniu punktów za odległość. Niewielka i prosta poprawka (wykonanie większej tabeli) gwarantuje nie tylko szybkie, jak to było w tych zawodach, ale i dokładne podawanie wyników.

Regulamin zawodów jest prosty i bardzo dobry.

Jerzy Derkowski — szef pilotów holujących: Choć pilotów holujących było za mało, staraliśmy się by szybowce nie czekały na samoloty. Świadczą o tym najlepiej fakty. Na starcie w pół godziny wszystkie szybowce były w powietrzu. Z terenu przygodnego ściągaliśmy tuż po otrzymaniu meldunku.

Wiera Kamińska (Białystok): Latanie w II lidze daje bardzo wiele doświadczenia zawodniczego. Jest bowiem kogo podglądać. Ze startu w zawodach jestem zadowolona, choć pełne szczęście dałoby mi miejsce w pierwszej dziesiątce, premiowanej startem w Szybowcowych Mistrzostwach Polski.

Edward Popiołek (Kraków): Poziom wyższy i bardziej wyrównany niż w ub. roku. Lepsze warunki pogodowe, właściwy dobór konkurencji, poprawa w organizacji (poza wyżywieniem). Ostra walka o miejsca w pierwszej dziesiątce. Wysoki poziom zawodów wzrósłby jeszcze bardziej w momencie pozwolenia na latanie w chmurach.

Pomyłki komisji sędziowskiej. Tabela do obliczania wyników mało dokładna. Regulamin nie powinien przyznawać zwycięzcy 1 000 pkt. również za konkurencje nieukończone, odległościowe.

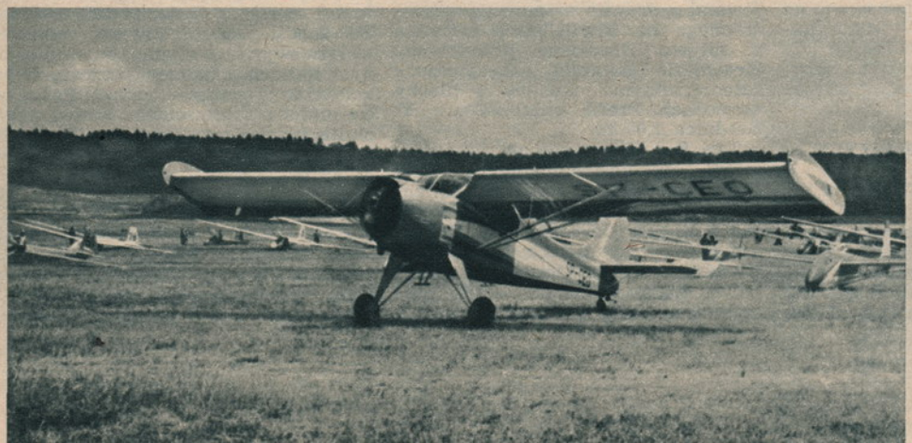
Zawody i atmosfera — bardzo przyjemne. System lig jest poważnym krokiem na drodze rozwoju naszego szybownictwa. Zawody drugoligowe powinny być w przyszłości jedyną formą kwalifikowania się do mistrzostw Polski. Zwycięzcy memoriału Bitnera powinni stanowić uzupełnienie pilotów startujących w II lidze.

Julian Ziobro (Jelenia Góra): Dobór konkurencji bardzo dobry. Wielu pilotów startujących w tegorocznych zawodach II ligi reprezentuje już poziom bliski czołówki krajowej. Nie wszyscy jednak latają równo, co niewątpliwie pozwoliło znaleźć mi się w dziesiątce pomimo dwóch zerowych konkurencji. Tego rodzaju historia na mistrzostwach Polski byłaby nie do pomyślenia.

Zawody bardzo pożyteczne. Bezpośrednia rywalizacja daje bowiem więcej niż latanie w memoriale Bitnera.

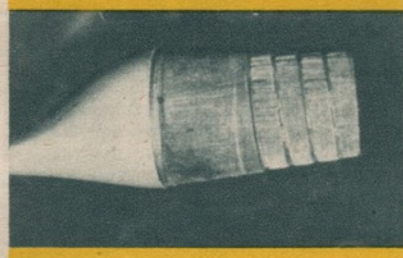
(kh)

Julian Ziobro z Jeleniej Góry był najbardziej błyskotliwym pilotem zawodów II ligi. Pomimo, iż nie startował w pierwszej konkurencji znalazł się w pierwszej dziesiątce i w przyszłym roku zobaczymy go znów na starcie szybowcowych mistrzostw Polski.



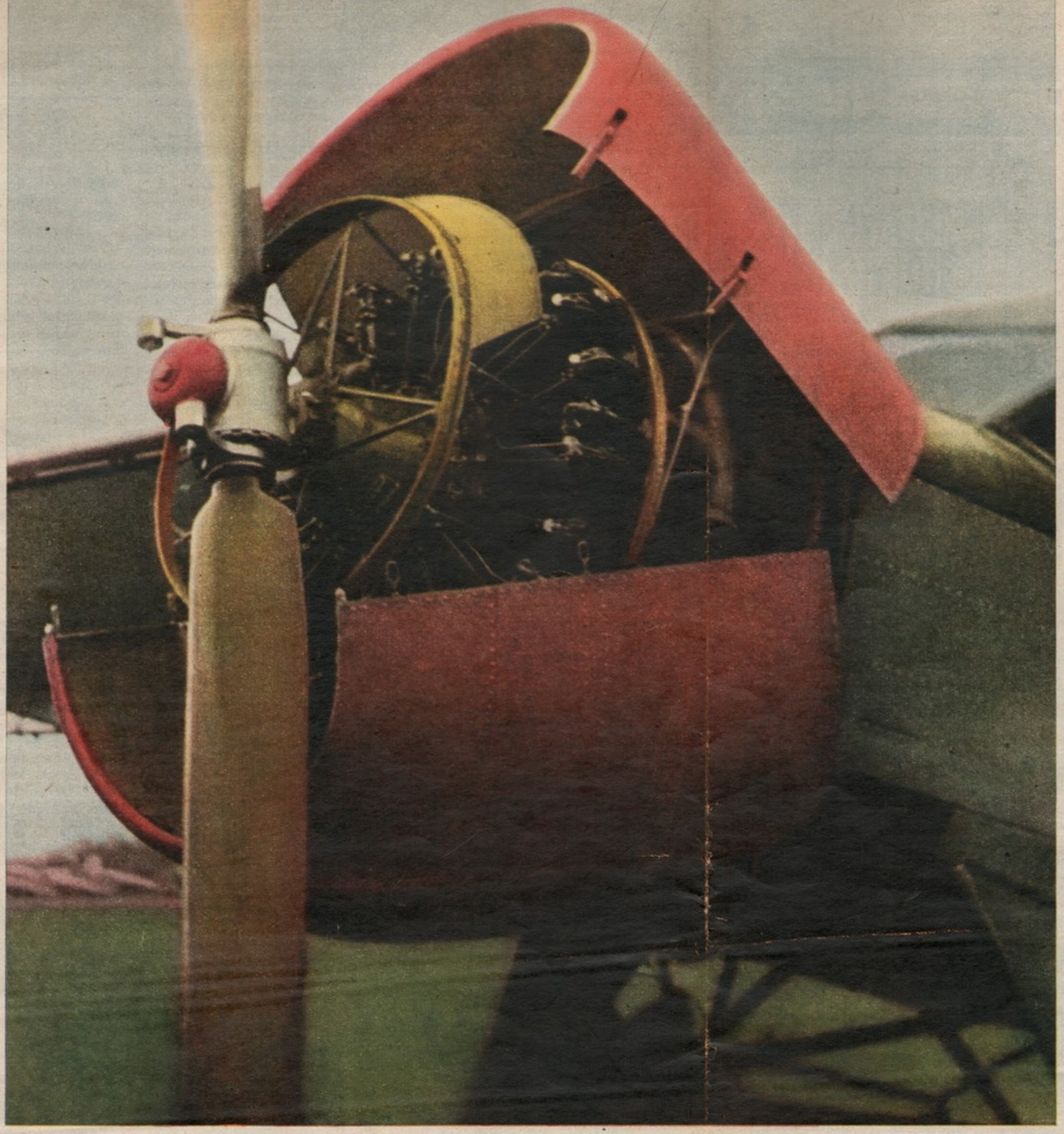
Na starcie tegorocznych II-ligowych zawodów szybowcowych w Lisich Kątach.
Zdjęcia: „SP" — H. Kucharski i M. Pawluk

Łopata śmigła WR-1A samolotu TS-8 „Bies". Foto: PZL



Czop nasadowy łopaty WR-1A, widoczny zarys gwintu, na który nakręcana jest stalowa tuleja nasady. Foto: PZL

Połówka stalowej tulei nasadowej łopaty śmigła (przecięcie), widoczny gwint wewnętrzny i zewnętrzny, osadzenie łopaty w piaście śmigła. Niżej część denna nasady ustalająca wzajemnie nasadę stalową z drewnianym czopem łopaty śmigła. Widoczne cztery śruby zabezpieczają, poprzez denko-wkładkę i dwa kołki na obwodzie kołnierza, łopatę przed obrotem i wyrwaniem z nasady.



Zespół napędowyh samolotu PZL-101A. Silnik AJ-14R i dwułopatowe śmigło W530-D11N

POLSKIE ŚMIGŁA LOTNICZE

RYSZARD KACZKOWSKI

W sześć miesięcy po zakończeniu II Wojny Światowej, a w pierwszym roku wyzwolonej Polski, dnia 10 listopada 1945 r., na lotnisku Lublinek pod Łodzią oblatany został prototyp pierwszego po wojnie polskiego samolotu sportowego LWD „Szpak 2" opracowanego przez inż. Sulkowskiego, inż. Sołtyka i prof. inż. Witoszyńskiego. W pięć dni później, 15 listopada tegoż roku, na terenie Państwowych Zakładów Lotniczych oblatano zaprojektowany i zbudowany tam przez por. inż. E. Stankiewicza drugi polski samolot szkolno-treningowy PZL S-1. Tak w zasadzie rozpoczyna się powojenna historia rozwoju polskich konstrukcji lotniczych, a wraz z nią powojenna historia rozwoju śmigieł lotniczych.

✦

Pierwsze polskie śmigła lotnicze wyprodukowały Lotnicze Warsztaty Doświadczalne i PZL. Były to stałe drewniane, dwuramienne śmigła przeznaczone do prototypowych polskich samolotów (niektóre z nich zbudowano w małych seriach informacyjnych) LWD: Szpak-2, Szpak-3, Szpak-4, Żak-1, Żak-2, Żak-3, Żak-4, Junak-1, Żuch-1, Żuch-2, Miś-1, CSS-10A, CSS-11 oraz pierwszych licencyjnych samolotów CSS-13 (Po-2). W latach późniejszych, po rozpoczęciu wielkoseryjnej produkcji licencyjnej samolotów CSS-13, a następnie polskich Junak-2, Junak-3 i TS-8 „Bies" produkcja śmigieł skomasowana została w r. 1948 centralnie w PZL, gdzie już w początkach 1949 r. wykonano 20 jednoblokowych drewnianych śmigieł WD-451 dla samolotów Po-2 i serię śmigieł WD-1 i WD-14 dla samolotów szkolno-treningowych UT-2 użytkowanych w lotnictwie wojskowym. Opracowano również polską wersję śmigła samolotów Piper L-4 „Cub", zakupionych przez Aeroklub z demobilu armii amerykańskiej.

Na przestrzeni lat 1945—1965 dorobek polskiego przemysłu lotniczego zamyka się znaczną liczbą wyprodukowanych samolotów tłokowych rodzimej konstrukcji i z licencji zagranicznej. Wyprodukowano również wiele silników oraz rodzimych i licencyjnych śmigieł lotniczych wypuszczanych masowo w olbrzymich seriach. Obok produkcji śmigieł lotniczych Polskie Zakłady Lotnicze rozwinęły równocześnie produkcję wentylatorów i śmigieł technologicznych dla hamowni silników. Z biegiem lat w miarę postępu technicznego PZL podjęły produkcję śmigieł przestawialnych, dwułopatowych i wielołopatowych wykonując je w szerokim asortymencie (piasty z łopatami drewnianymi, piasty z łopatami metalowymi). Opracowano przy tym szereg własnych oryginalnych konstrukcji, wśród których — największym osiągnięciem na skalę światową — jest śmigło wykonane z tworzyw sztucznych. Twórcami pierwszego polskiego przestawialnego śmigła dla samolotów TS-8 „Bies" byli: inż. Roth i inż. Bocheński z Instytutu Lotnictwa. W późniejszych latach prace nad rozwojem nowoczesnych śmigieł lotniczych podjął inż. St. Malewski autor wielu ciekawych konstrukcji — w tym śmigła z tworzyw sztucznych. Pełne omówienie całokształtu dorobku i rozwoju w zakresie projektowania i produkcji śmigieł lotniczych w Polsce jest w tym miejscu niemożliwe. Ale być może, że wkrótce również i ten temat doczeka się źródłowego opracowania, obecnie jednak zapoznajmy się w dużym skrócie z rozwojem najważniejszych typów seryjnych śmigieł rodzimej konstrukcji i produkowanych z licencji zagranicznych przez Polskie Zakłady Lotnicze. Niektóre z nich eksponowano na ubiegłorocznych XXXIV Międzynarodowych Targach Poznańskich i „z widzenia" znane są zapewne szerszemu ogółowi Czytelników „Skrzydlatej Polski".

PRZEGLĄD WAŻNIEJSZYCH ŚMIGIEŁ POLSKIEJ KONSTRUKCJI

Śmigła stałe

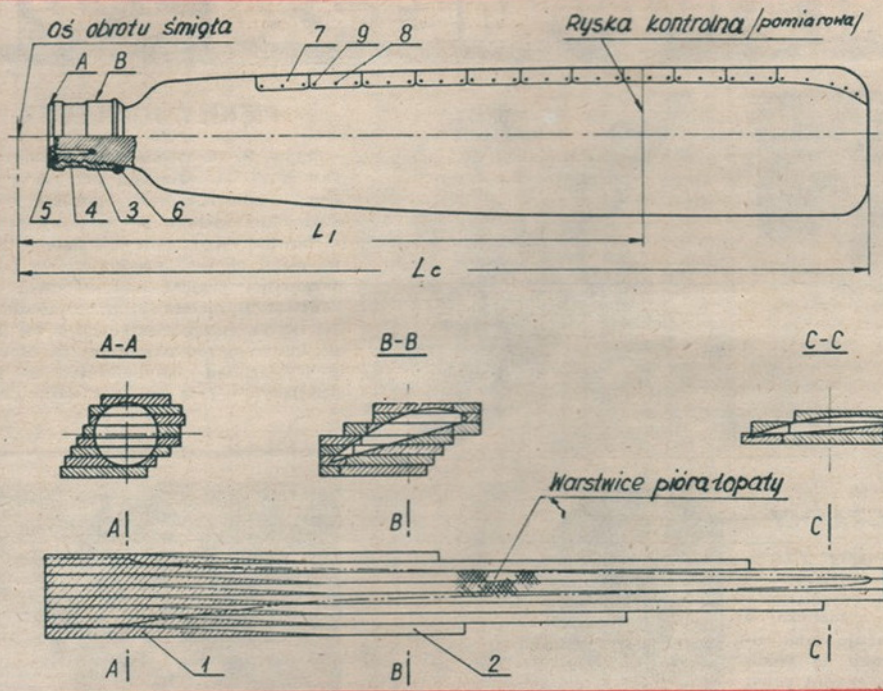
Typ J2—J6. Śmigła tego typu produkowane były w latach 1952—1961 w dużych seriach dla samolotów szkolno-treningowych Junak-2, Junak-3 (3A, 3B), z silnikiem PZL M-11, FR-1 i PZL M-11FR, o mocy startowej 160 KM przy 1900 obr/min, użytkowanych dotychczas w aeroklubach. J2 do J6 są śmigłami jednoblokowymi, stałymi, lewobieżnymi, ciągnącymi, wykonywanymi warstwami z drewna sosnowego wzmocnionego na krawędziach natarcia i spływu drewnem jesionowym. Krawędzie natarcia zabezpieczone czterodzielnym okuciem z blachy mosiężnej. Profil śmigła Clark Y. Średnica 2,05 m.

Typ B-3. Przeznaczone dla samolotów szkolno-treningowych TS-8 „Bies" (pierwszych serii) z silnikiem WN-3 (3A, 3B), o mocy startowej 340 KM przy 2500 obr/min. Produkowane w dużych seriach od 1955 r. do 1960 r. Jest to śmigło jednoblokowe, wielowarstwowe, stałe, prawobieżne, ciągnące, wykonane z drewna sosnowego wzmocnionego jesionem. Pokrycie płótnem i celuloidem. Krawędzie okute blachą mosiężną. Profil śmigła Clark Y. Ciężar śmigła 16,5 kG. Średnica 2,20 m. Śmigła tego typu wycofano ostatecznie z eksploatacji w 1965 r.

PZL S90-2. Śmigło S90-2 stanowi modyfikację śmigła S90-1A i przeznaczone jest dla samolotu PZL-102b „Kos" z silnikiem Continental C90-14F o mocy startowej 95 KM przy 2625 obr/min. Produkowane w małej serii w latach 1961—1964. S90-2 jest jednoblokowym, wielowarstwowym, stałym, prawobieżnym śmigłem ciągnącym drewnianej konstrukcji (sosna — jesion). Pokrycie płótnem i celuloidem. Krawędzie okute blachą mosiężną. Profil śmigła Clark Y. Ciężar 5,5 kG. Średnica 1,8 m.

Śmigła przestawialne

PZL WR-1A. Przeznaczone jest dla silnika typu WN-3B (3C, 3D bez reduktora) o mocy 320 KM i jest śmigłem dwułopatowym, automatycznym, ciągnącym o prostym schemacie działania. Zmiana ustawienia łopat na mały skok odbywa się pod wpływem momentu wywołanego ciśnieniem oleju przepływającego z regulatora obrotów typu R-2 lub R-7E i działającego w grupie cylindrowej na tłok piasty śmigła. Przejście łopat śmigła na duży skok odbywa się pod wpływem momentów wywoływanych siłami odśrodkowymi przeciwwag. W przypadku zmniejszenia się ciśnienia oleju w instalacji śmigła, łopaty pod wpływem odśrodkowych sił przeciwwag, automatycznie przechodzą na duży skok. Piasta śmigła i jej zespoły wykonane są z wysokojakościowych stali chromowych, a grupa cylindrowa tłok-cylinder z duralu. Konstrukcja łopat drewniana, klejona z warstw drewna sosnowego wzmocnionego w części nasadowej drewnem ulepszonym (lignofolem), całość kryta sklejką, płótnem i celuloidem. Część nasadowa łopaty zakończona jest stalową tuleją nakręcaną na żywicę epoksydową. Tuleje przed odkręceniem zabezpieczają — poprzez stalowe denko — cztery



OPIS KONSTRUKCJI ŁOPATY ŚMIGŁA

AB. Powierzchnie bazowania łopaty w piaście.
1. Płyty drewna ulepszonego (Lignotolu),
2. Płyty i listwy drewna sosnowego,
3. Tuleja stalowa nasady śmigła,
4. Śruba mocująca stalową wkładkę,
5. Wkładka zabezpieczająca łopatę przed obrotem w tulei,
6. Uszczelka gumowa chroniąca łopatę przed wnikaniem wilgoci pod tuleję.
7. Okucia stalowe krawędzi natarcia,
8—9. Nity i wkręty mocujące okucia.

śruby i kołki. Obrys łopat prostokątny z tępym zakończeniem. Śmigło przystosowane jest do pracy w klimacie tropikalnym. Śmigło typu WR-1A produkowane jest od 1961 r. dla samolotów TS-8 „Bies". Zastosowane zostało również na prototypach samolotu pasażerskiego MD-12 i MD-12F.

DANE TECHNICZNE

Średnica śmigła	2200 mm ± 4
Ilość łopat	2
Kierunek obrotu	prawy
Maksymalna szerokość łopat	242 mm
Profil łopaty	RAF-6
Obliczeniowy moment bezwładności śmigła	0,263 kGm/sek²
Ciśnienie oleju w instalacji na wyjściu z regulatora obrotów	15,5 kG/cm²
Minimalny kąt ustawienia łopat	10° 30′
Maksymalny kąt ustawienia łopat	35°
Zakres zmiany kąta łopat	24° 30′
Kąt ustawienia przeciwwag	52°
Długość piasty	266 mm
Wysokość piasty	268 mm
Średnica piasty	174 mm
Ciężar śmigła kompl.	41 ± 1 kG
Resurs techniczny (do 1 remontu)	600 h

PZL 2D2—65I-1. Typ śmigła — ciągnące automatycznie przestawialne. Opracowane dla samolotu PZL-104 WILGA z silnikiem WN-6— — RB-2 (z reduktorem) o mocy startowej 220 KM przy 3200 obr/min. Piasta W-530. Zmiana skoku łopat według schematu prostego. Na mały skok — łopaty przestawiane są pod wpływem momentu wywołanego ciśnieniem oleju — podawanego przez regulator obrotów R-2 i działającego na tłok piasty w grupie cylindrowej. Na duży skok — łopaty przestawiane są siłami odśrodkowymi przeciwwag zamocowanych na nasadach łopat. Konstrukcja łopat drewniana, wielowarstwowa, klejona z warstw sosny i drewna ulepszonego. Obrys prostokątny z tępym końcem. Pokrycie sklejką, płótnem i celuloidem. Nasada łopaty osadzona w stalowej tulei. Śmigło. produkowane w serii informacyjnej od 1965 r.

DANE TECHNICZNE

Średnica śmigła	2650 mm
Ilość łopat	2
Kierunek obrotu	lewy
Maksymalna szerokość łopaty	220 mm
Profil łopaty	NACA s16
Ciśnienie oleju w instalacji na wyjściu z regulatora obrotów	15,5 kG/cm²
Minimalny kąt ustawienia łopat	9°
Maksymalny kąt ustawienia łopat	25° 30′
Zakres zmiany kąta	16° 30′
Kąt ustawienia przeciwwag	20°
Długość piasty	280,5 mm
Wysokość piasty	288 mm
Średnica piasty	173 mm
Ciężar śmigła	40 kG

PZL US-107. Dwułopatowe, automatyczne, samoprzestawialne śmigło ciągnące opracowane dla silników WN-3 (3B, 3C, 3D) samolotów TS-8 „Bies". Zmodyfikowana piasta śmigła WR-1A. Łopaty z tworzyw sztucznych, tj. włókna szklanego przesyconego żywicą E5. Obrys łopat prostokątny ze ściętym końcem. W krawędzie natarcia łopat wtopione stalowe okucia. Śmigło współpracuje z regulatorem obrotów R-2.

DANE TECHNICZNE

Średnica śmigła	2200 mm
Ilość łopat	2
Kierunek obrotu	prawy
Maksymalna szerokość łopaty	198 mm
Profil łopaty	NACA s16
Oblicz. momentu bezwładności śmigła	0,263 kGm/sek
Ciśnienie oleju w instalacji na wyjściu z regulatora obrotów	15,5 kG/cm²
Minimalny kąt ustawienia łopat	9°
Maksymalny kąt ustawienia łopat	31°
Zakres zmiany kąta	22° ± 10′
Kąt ustawienia przeciwwag	52°
Wymiary piasty — zgodnie z WR-1A	
Ciężar śmigła	38 ± 1 kG

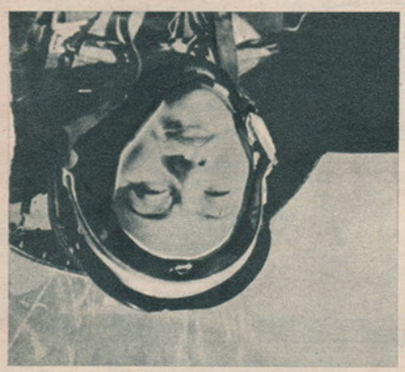
Piasta śmigła PZL US-104. Modyfikacja piasty W-530. Schemat pracy — odwrotny polegający na tym, że przestawianie łopat śmigła na mniejszy kąt następuje pod działaniem własnego odśrodkowego momentu skręcającego łopat, który może być powiększony (w miarę potrzeby) przez dodanie przeciwciężarów. Zwiększenie kąta nastawienia łopat następuje pod wpływem ciśnienia oleju działającego na tłok, który przesuwając się za pośrednictwem trawersy i mimośrodowych czopów obraca łopaty. Piasta pracując w zespole śmigła o stałych obrotach wymaga regulatora o odwrotnym schemacie jednostronnego działania. Regulator w przypadku zwiększenia obrotów kieruje olej pod ciśnieniem do cylindra piasty (zwiększając kąt łopat), zaś przy spadku obrotów wypuszcza olej z piasty do karteru silnika, co powoduje spadek ciśnienia oleju i umożliwia przestawianie łopat na mniejszy kąt pod działaniem własnego momentu łopat.

DANE TECHNICZNE

Długość piasty		280 mm
Wysokość		288 mm
Średnica		175 mm
Ciężar	około	18 kG

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Trzy podstawowe fazy powstawania drewnianej łopaty śmigła przestawialnego.

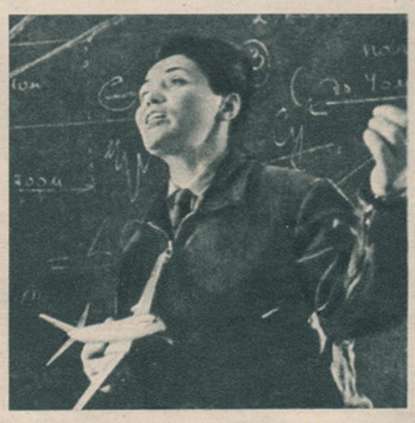


PIĘKNY JUBILEUSZ

Borys N. Szeremietjew ukończył niedawno 75 lat. Jest on jednym z najstarszych konstruktorów lotniczych ZSRR. Szczególne zasługi ma dostojny jubilat dla szybownictwa i maszyn słabosilnikowych. Do ostatnich prac Szeremietjewa zalicza się oryginalny projekt motoszybowca „Sz-20" konstrukcji metalowej o rozpiętości skrzydeł 19,1 m, ciężarze całkowitym 650 kG i doskonałości aerodynamicznej 23. Moc silnika 65 KM. Układ dwubelkowy ze śmigłem pchającym (jak u naszego „Pegaza").

PILOT DOŚWIADCZALNY MARINA POPOWICZ

Marina Popowicz jest jedną z nielicznych na świecie kobiet, która pracuje jako pilot doświadczalny. W 1964 roku na samolocie czeskim L-29 ustanowiła rekord prędkości 607,2 km/h. A w roku ubiegłym Marina na samolocie „RW" uzyskała prędkość 735,045 km/h. Latała na wszystkich samolotach wojskowych, jak informuje miesięcznik „Sowieckij Sojuz" ma za sobą loty na MiG-15, 17 i 21. Na zdjęciach: fragmenty zajęć sławnej radzieckiej lotniczki.



XV Mistrzostwa Szybowcowe Argentyny

XV Szybowcowe Mistrzostwa Argentyny odbyły się w miejscowości Rafaela w dniach 6 do 18 lutego br. W mistrzostwach wzięło udział 44 pilotów na następujących szybowcach Ka-6 (17 sztuk), SH (4 sztuki), „Austria S" (3 egzemplarze), a także „Skylark 2", „Skylark 3", „Skylark 3F", „Skylark 4", Ka-8, „Blanik", „Carancho", „Condor IV" i polskie „Mucha St.", „Foka" i „Zefir 2". Jak już podawaliśmy, dla poszczególnych typów przewidziane były w regulaminie współczynniki wyrównujące szanse.

Pierwsza konkurencja odbyła się w dniu 9 lutego br. Zadanie dnia przewidywało przelot dokelowo-powrotny długości 126 km. Wznoszenia rzędu 2, 2,5 m/sek, podstawa chmur od 1 700 do 2 100 m. Wiatr północny 15 km/h. Zwyciężył Horrocks na „Std. Austrii" — 54,4 km/h — 1 000 pkt. 2. Hossinger na SH — 54,4 km/h — 974 pkt. i 3. Cruz na Ka-6 — 42,3 km/h — 926 pkt.

II konkurencja to trójkąt 110 km. Wznoszenia około 1,5 m/sek. 1. Frene (Ka-6) — 110 km i 1 000 pkt. 2. Carballude („Skylark 3") — 106,5 km i 960 pkt. 3. Cruz (Ka-6) — 103 km i 921 pkt.

III konkurencja, 12 lutego br. przelot prędkościowy po trasie łamanej długości 126 km. Wznoszenia rzędu 1,5 m/sek. 1. Stanley („Austria") — 58,2 km/h i 1 000 pkt. 2. Frene (Ka-6) — 45,9 km/h i 964 pkt. 3. Hossinger (SH) — 48,6 km/h i 934 pkt.

IV konkurencja rozegrana 13 lutego br. to przelot otwarty na trasie Rafaela — Tacural — Rafaela, czyli nieskończony docel-powrót. 1. Hossinger (SH) — 354,5 km i 1 000 pkt. 2. Riera (Sky 34) — 261 km i 954 pkt. 3. Frene (Ka-6) — 295 km i 930 pkt. Wznoszenia do dwóch metrów na sekundę, podstawa chmur 1 500 m.

V konkurencja odbyła się w dniu 14 lutego br. Zadanie dnia przewidywało prędkościowy przelot po trasie trójkąta 204 km. Wznoszenia do 2,5 m/sek. Podstawa chmur 1 750 m. Wiatr północno-wschodni około 20 km/h. 1. Hossinger (SH) — 71,4 km/h i 1 000 pkt. 2. Cruz (Ka-6) — 58,8 km/h i 942 pkt. 3. Urbancić (Ka-6) — 58,5 km/h i 936 pkt.

VI konkurencja (15 lutego br.) to znowu prędkościowy przelot po trasie trójkąta 100,5 km Rafaela — St. Clara de Seguier — Angelica — Rafaela. Termika bezchmurna do 1 000 m. Wznoszenia 1,5 do 2 m/sek. 1. Hossinger (SH) — 70,8 km/h 1 000 pkt. 2. Urbancić (Ka-6) — 58,0 km/h i 916 pkt. 3. Mendiburu (Ka-6) — 54,9 km/h i 840 pkt.

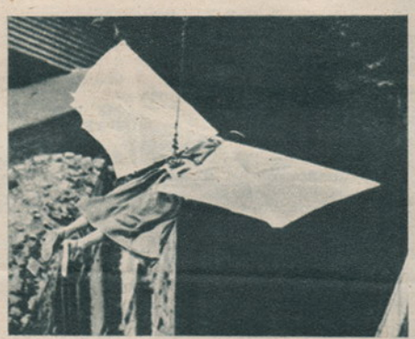
VII konkurencję rozegrano w dniu 16 lutego br. na trasie docelowo-powrotnej Rafaela — Seeber — Rafaela długości 123 km. Wznoszenia od 2 m/sek. Cumulusy przekształcały się w cumulonimbusy. Wiatr północny 15 km/h. Najlepszy był Cruz (Ka-6) — 58,0 km/h — 1 000 pkt. 2. Fentanes („Skylark 2") — 48,3 km/h i 945 pkt. 3. Aparicio (Ka-6) — 43,5 km/h i 924 pkt.

W końcowej klasyfikacji czołówka ukształtowała się następująco: mistrzem Argentyny został Frene z Junin na szybowcu Ka-6 — 6 113 pkt. 2. Cruz z Tucanes na Ka-6 — 5 878 pkt. 3. Stanley z Tandil na „Austrii S" — 5 828 pkt. 4. Urbancić z Condor na Ka-6 — 5 781 pkt. 5. Carballude z Albatrosu na „Skylarku 3" — 5 575 pkt. 6. Hossinger z Albatrosu na „Austrii SH" — 5 568 pkt. Piloci na polskich szybowcach zajęli następujące miejsca: 22. Urdianin na „Foce" — 3 755 pkt. 23. Caro na „Musze Std" — 3 431 pkt. 43. Rossi na „Zefirze 2" — 415 pkt. (nie startował w kilku konkurencjach).

Na mistrzostwach holowało 21 samolotów — 11 Ranqueles, 6 Stearman oraz po dwa Fleet i Curtiss Kelito. Na organizację mistrzostw miejscowy klub otrzymał dotację w wysokości 1 400 000 pesos.

Przy okazji mistrzostw została wyłoniona reprezentacja Argentyny na mistrzostwa świata. A reprezentację ustala się w sposób czysto sportowy. Liczy się trzy ostatnie mistrzostwa kraju. Zwycięzca każdych mistrzostw otrzymuje umowne 1 000 pkt, a następni piloci w kolejności otrzymują proporcjonalnie mniej punktów o tyle procent, o ile mniej ich zdobyli od mistrza. I tak liczy się 20% punktów sprzed dwóch lat (a więc mistrz ma ich 200), 30% sprzed roku (czyli dla zwycięzcy 300 pkt) i z bieżącego roku 50%, czyli dla mistrza 500 pkt. Aktualna reprezentacja Argentyny wyłoniona właśnie w ten sposób składa się z następujących pilotów: 1. Hossinger — 953,5 pkt. 2. Cruz — 899,8 pkt i 3. Frene — 845,2 pkt.

Wyniki mistrzostw — naszym zdaniem — zostały nieco wypaczone przez współczynniki, które były najkorzystniejsze dla Ka-6, zwłaszcza w tak słabych warunkach jakie panowały w okresie zawodów. Stąd anomalie w wynikach konkurencji i końcowych rezultatach.



W roku 1010 w Anglii w opactwie Abbey mnich Eilmer dokonać miał podobno lotu z jednej z wież kościelnych. Niedawno ex pilot RAFu skonstruował skrzydła na wzór braciszka Eilmera i zawieszony przezornie na linie odbył krótki „lot", ku uciesze fotoreporterów.

SŁAWNI LOTNICY

Angielski as myśliwski pierwszej wojny światowej Edward Mannock był synem Irlandczyka, zawodowego podoficera kawalerii. Bieda zmusiła go od dwunastego roku życia do ciężkiej pracy. Był sprzedawcą w sklepie, rozrabiał mydło u fryzjera, pracował fizycznie przy zakładaniu linii telefonicznych. Znużony ciągłą biedą w Anglii wyjechał w styczniu 1914 roku do Turcji. Tu zaskoczył go wybuch wojny. Został internowany. Dopiero w maju 1915 roku powrócił do Anglii jako „stary, ślepy dziad, absolutnie niezdolny do liniowej służby wojskowej", jak to dobitnie i niezbyt elegancko określił turecki urzędnik repatriacyjny.

W Anglii był początkowo posługaczem w szpitalu wojskowym, później szeregowcem pułku saperów. Jego wzrok coraz częściej błądził po niebie. Ideałem stał się dla niego kapitan Ball, wówczas najwybitniejszy pilot myśliwski Anglii. Mannock po wielu

Edward Mannock

usilnych staraniach uzyskał przydział do personelu latającego. Prawie zupełnie nie widział na prawe oko. Jak przeszedł komisję lekarską — nie wiadomo. Po ukończeniu w ciągu dwóch miesięcy kursu pilotażu — w lutym 1917 roku został oficerem lotnictwa. Pod koniec marca 1917 roku wyruszył na front. Miał wówczas blisko trzydzieści sześć lat — wiek mocno zaawansowany, aby zaczynać karierę pilota bojowego. W tym miejscu trzeba dodać, że skończyły się już łatwe polowania na samotne maszyny wywiadowcze. Przypadkowe zwycięstwa stawały się coraz rzadsze.

Po dwóch miesiącach walki miał zaliczone zaledwie jedno zwycięstwo. Zła passa została przerwana 7 czerwca 1917 roku. Od tego dnia przez następne trzynaście miesięcy Mannock zestrzelił 73 samoloty niemieckie. Bilans byłby wyższy (około 100) gdyby Mannockowi zależało na osobistych zestrzałach. On jednak szybko stał się idealnym typem dowódcy, który chce zwycięstwa całej eskadry.

Zginął przypadkowo w lipcu 1918 roku jako dowódca nowo objętego 85 dywizjonu myśliwskiego. Spadł wśród okopów. Ciała Mannocka, mimo poszukiwań, nie udało się odnaleźć.

Pośmiertnie otrzymał odznaczenie nadawane za wyjątkową brawurę w obliczu nieprzyjaciela — „Viktoria Cross". (m)

XXXI MISTRZOSTWA MODELI LATAJĄCYCH CZĘSTOCHOWA 30-VI 3-VII

Starty modeli latających rozpoczęły się pod złym znakiem. Dość duży wiatr, a potem opady deszczu towarzyszyły modelom szybowców, a więc tym, którym potrzebne są bardziej spokojne warunki. W wyniku złej pogody już po trzech startach zrezygnowano z ich dalszego kontynuowania. Pozostałe dwa starty miały się odbyć następnego dnia. W następnym dniu pogoda była znacznie lepsza, lecz zawodnikom dokuczał jeszcze dość silny wiatr zmuszający ich do dalekodystansowej pogoni. Dopiero trzeciego dnia, w czasie startów silnikówek pogoda była odpowiednia dla przeprowadzenia takiej imprezy.

Mimo iż starty szybowców odbyły się w niesprzyjających warunkach to już w pierwszym dniu uzyskano sporo wyników maksymalnych, które świadczyły o ciekawie zapowiadającej się rozgrywce końcowej. Ostatecznie mistrzem Polski został Stefan Jurczeniak z Częstochowy (853 pkt). Przy nieznacznej różnicy punktów tytuł wicemistrzowski uzyskali dwaj zawodnicy Lech Kamionka z Aeroklubu Pomorskiego i Gerard Wojszczak z Aeroklubu Grudziądzkiego. W tej klasie modeli nie powiodło się natomiast znanemu zawodnikowi Antoniemu Sulisz owi, który zajął dopiero 22 miejsce.

W klasie modeli z napędem gumowym zwyciężył Jerzy Kosiński z Warszawy uzyskując wynik 869 pkt. Wicemistrzami zostali: Jerzy Markiewicz z Opola — 837 pkt. i Władysław Kaczmarski z Grudziądza 810 pkt. Wielokrotny zwycięzca w tej kategorii z poprzednich lat Władysław Niestoj zajął dopiero 11 miejsce, uzyskując 615 pkt. Natomiast jego wychowanek Wiesław Dzik sumą 755 pkt uzyskał 5 miejsce, co jest niewątpliwie osiągnięciem instruktorskim Władysława Niestoja Inni, bardziej znani zawodnicy, którym się w tych mistrzostwach nie powiodło zajęli następujące miejsca: Stanisław Żurad 593 pkt — 14 miejsce, Aleksander Dziewałtowski 476 pkt — 21 miejsce, Henryk Zawal 440 pkt — 23 miejsce, Jan Michalski 434 pkt — 25 miejsce, Kazimierz Łapiński mimo straty zasadniczego modelu, utrzymał się w pierwszej dziesiątce, uzyskując 659 pkt. i zajmując 9 miejsce.

Modele z napędem silnikowym dostarczyły jednak najwięcej emocji, ponieważ w czołówce od początku startów znaleźli się znani modelarze i ci w zasadzie pomiędzy sobą rozgrywali walkę o tytuły mistrzowskie. W wyniku tej walki po kolei odpadali zawodnicy, którym się gorzej powiodło i do walki o tytuł mistrzowski stanęło tylko dwóch zawodników: Roman Straburzyński ze Stalowej Woli oraz Jerzy Zwoliński z Warszawy. W ostatniej kolejce startów w porę wystartował zawodnik Straburzyński uzyskując maksymalną ilość punktów 900. Niestety, drugi zawodnik w czasie swojego startu tuż przed zakończeniem kolejki miał przepał, a nie mając pod ręką drugiego zapasowego modelu tym samym uzyskał zero punktów. W rezultacie zajął dopiero 5 miejsce.

Podsumowując imprezę należy uznać obecnie przyjęty system eliminacji za zupełnie słuszny, co w zasadzie pozwoliło na uniknięcie niepotrzebnych startów słabszym zawodnikom. Dopuszczenie do udziału w Mistrzostwach juniorów, którzy uzyskali w eliminacjach bardzo dobre wyniki, także okazało się pożyteczne. W wyniku tego, grupa seniorów powiększyła się o pewną ilość dobrych zawodników, a niektórzy z nich jak np. Wiesław Dzik z Warszawy znalazł się w dziesiątce najlepszych.

Impreza była przeprowadzona bardzo sprawnie, mimo znacznego oddalenia miejsc zakwaterowania od lotniska. Za bardzo dobre przygotowanie i przeprowadzenie imprezy należy się uznanie pracownikom Aeroklubu Częstochowskiego oraz władzom miejscowym i przedstawicielom instytucji, które pomagały organizatorom. W zespole komisji sędziowskiej znalazło się wielu nowych, młodych działaczy, którzy swoim zapałem, przyczynili się do sprawnego przeprowadzenia samych startów. Dobrze byłoby korzystać z ich współpracy przy następnych imprezach centralnych, w których jeszcze ciągle odczuwa się brak rzetelnie i z zapałem pracujących członków zespołu sędziowskiego.

LESZEK KOMUDA

Na zdjęciach: powyżej z prawej start modelu silnikowego i najlepsi nasi silnikowcy w roku bieżącym: 1 — Straburzyński, 2 — Sulisz i 3 Pelczarski. Niżej: K. Strycharski w kolejce startowej.
Foto: J. Baranowski (3)

WYNIKI XXXI MISTRZOSTW

Kat.: F 1 A

		Aeroklub	punktów
1.	Stefan Jurczeniak	Częstochowski	180 + 133 + 180 + 180 + 180 = 853
2—3.	Gerard Wajszczak	Grudziądzki	180 + 180 + 128 + 180 + 180 = 848
2—3.	Lech Kamionka	Pomorski	180 + 180 + 180 + 128 + 180 = 848
4.	Ryszard Siuda	Rzeszowski	180 + 180 + 103 + 180 + 180 = 823
5.	Teofil Sikora	ROW Rybnicki	160 + 174 + 166 + 175 + 55 = 730
6.	Wiktor Ziąmber	Kielecki	180 + 180 + 150 + 102 + 115 = 727
7.	Marek Cugowski	Krakowski	160 + 150 + 53 + 180 + 180 = 723
8.	Henryk Matejak	Warszawski	180 + 107 + 142 + 180 + 102 = 711
9.	Edward Wolter	Bydgoski	180 + 90 + 68 + 180 + 180 = 698
10.	Edward Ciapała	Krakowski	83 + 173 + 81 + 180 + 180 = 697
11.	Edward Trzopek	Bielsko Biała	50 + 180 + 94 + 180 + 180 = 684
12.	Stanisław Wilusz	Podkarpacki	93 + 90 + 103 + 180 + 180 = 646
13.	Zdzisław Pogorzała	Warmińsko-Maz.	180 + 180 + 62 + 86 + 119 = 627
14.	Engelbert Stebel	ROW-Rybnik	100 + 108 + 28 + 180 + 180 = 596
15.	Marian Wieczorek	ROW-Rybnik	96 + 113 + 166 + 56 + 157 = 588
16.	Zdzisław Balcerek	Poznański	130 + 112 + 123 + 180 + 42 = 587
17.	Mieczysław Sobczak	Ostrowski	132 + 84 + 128 + 180 + 59 = 583
18.	Andrzej Tynda	Grudziądzki	84 + 180 + 138 + 81 + 85 = 568
19.	Zdzisław Gębicki	Pomorski	136 + 79 + 173 + 140 + 35 = 563
20.	Jerzy Wiśniowski	Podkarpacki	104 + 92 + 137 + 120 + 108 = 561
21.	Paweł Czerny	ROW-Rybnik	105 + 113 + 44 + 180 + 117 = 559
22.	Antoni Sulisz	Warszawski	112 + 155 + 165 + 68 + 52 = 552
23.	Henryk Łukaszczyk	Opolski	0 + 111 + 173 + 68 + 180 = 532
24.	tSanisław Jamróz	Kielecki	80 + 100 + 102 + 30 + 180 = 492
25.	Janusz Kumorowicz	Warmińsko-Maz.	40 + 116 + 160 + 77 + 77 = 470
26.	Józef Judziński	Ostrowski	29 + 157 + 100 + 56 + 167 = 450
27.	Jerzy Drozd	Pomorski	83 + 157 + 120 + 44 + 0 = 404
28.	Arkadiusz Kubisiak	Ostrowski	25 + 32 + 32 + 180 + 120 = 389
29.	hWincenty Dróżyński	Warszawski	84 + 116 + 23 + 62 + 39 = 324
30.	Franciszek Kolasa	Tatrzański	82 + 100 + 84 + 00 + 00 = 266
31.	Gabriel Błoch	Lubelski	15 + 27 + 90 + 40 + 19 = 191
32.	Grzegorz Marciniak	Ziemi Lubelskiej	0 + 107 + 21 + 14 + 0 = 142

Kat.: F 1 B

1.	Jerzy Kosiński	Warszawski	160 + 180 + 180 + 169 + 180 = 869
2.	Jerzy Markiewicz	Opolski	180 + 180 + 155 + 142 + 180 = 837
3.	Władysław Kaczmarski	Grudziądzki	180 + 166 + 167 + 180 + 117 = 810
4.	Witold Muller	Grudziądzki	180 + 148 + 176 + 104 + 161 = 769
5.	Wiesław Dzik	Warszawski	110 + 180 + 180 + 105 + 180 = 755
6.	Jan Dihm	Krakowski	101 + 157 + 120 + 180 + 178 = 736
7.	Kazimierz Wodniczak	Ostrowski	71 + 123 + 180 + 140 + 180 = 694
8.	Stefan Bombol	Wrocławski	75 + 145 + 180 + 107 + 157 = 664
9.	Kazimierz Łapiński	Białostocki	161 + 180 + 180 + 58 + 80 = 659
10.	Franciszek Gluza	Śląski	65 + 118 + 180 + 120 + 139 = 622
11.	Władysław Niestoj	Warszawski	84 + 135 + 95 + 138 + 163 = 615
12.	Leszek Żółkoś	Bielsko Biała	82 + 90 + 134 + 121 + 180 = 607
13.	Józef Lenard	Gdański	180 + 110 + 70 + 140 + 103 = 603
14.	Stanisław Żurad	Wrocławski	120 + 180 + 86 + 110 + 97 = 593
15.	Tadeusz Kowal	Poznański	180 + 123 + 58 + 97 + 124 = 582
16.	Marian Małecki	Poznański	94 + 110 + 112 + 113 + 90 = 519
17.	Zbigniew Klimecki	Jeleniogórski	63 + 85 + 180 + 110 + 88 = 516
18.	Irena Październik	Krakowski	72 + 95 + 49 + 180 + 112 = 508
19.	Ryszard Czechowski	Gliwicki	86 + 108 + 64 + 180 + 74 = 512
20.	Stanisław Walacik	Warm. Maz.	87 + 101 + 115 + 114 + 84 = 501
21.	Aleksander Dziewiałtowski	Ostrowski	180 + 75 + 76 + 65 + 80 = 476
22.	Klemens Dziedzic	Gliwice	83 + 125 + 61 + 120 + 76 = 465
23.	Henryk Zawal	Poznański	92 + 180 + 51 + 72 + 45 = 440
24.	Jan Panek	Śląski	93 + 82 + 46 + 115 + 103 = 439
25.	Jan Michalski	Grudziądzki	95 + 60 + 179 + 45 + 55 = 434
26.	Stanisław Bera	Grudziądzki	151 + 100 + 180 + 0 + 0 = 431
27.	Ewald Stawinoga	Gliwice	0 + 0 + 118 + 173 + 112 = 403
28.	Zbigniew Nowak	Rzeszowski	0 + 70 + 80 + 119 + 52 = 321
29.	Bronisław Malczyk	Kraków	47 + 155 + 107 + 5 + 0 = 314
30.	Krzysztof Szeptycki	Gliwice	44 + 0 + 80 + 98 + 34 = 256
31.	Wiesław Nalepa	Bielsko Biała	92 + 65 + 73 + 0 + 0 = 230

Kat.: F 1 C

1.	Roman Straburzyński	Stalowa Wola	180 + 180 + 180 + 180 + 180 = 900
2.	Zygfryd Sulisz	Warszawski	180 + 158 + 131 + 180 + 180 = 829
3.	Tadeusz Pelczarski	Podkarpacki	180 + 180 + 101 + 180 + 180 = 821
4.	Jerzy Krzemiński	Warm. Maz.	180 + 106 + 94 + 180 + 180 = 740
5.	Jerzy Zwoliński	Warszawski	180 + 180 + 180 + 180 + 0 = 720
6.	Stanisław Skotniczy	Śląski	180 + 87 + 180 + 175 + 74 = 696
7.	Zygmunt Janecki	Ziemi Lubuskiej	88 + 126 + 180 + 175 + 95 = 664
8—9.	Stefan Różycki	Wrocławski	180 + 70 + 108 + 44 + 180 = 582
8—9.	Henryk Grabowski	Krakowski	71 + 100 + 152 + 180 + 79 = 582
10.	Maksymilian Październik	Gliwice	69 + 170 + 63 + 65 + 180 = 547
11.	Tadeusz Przygoda	Ostrowski	180 + 74 + 58 + 97 + 136 = 545
12.	Marian Kazirod	Częstochowski	75 + 88 + 56 + 132 + 180 = 531
13.	Wiesław Szubski	Włocławski	123 + 105 + 122 + 0 + 180 = 530
14.	Andrzej Krupa	Podkarpacki	128 + 180 + 39 + 170 + 0 = 517
15.	Kazimierz Strycharski	Krakowski	63 + 107 + 50 + 105 + 180 = 505
16.	Mieczysław Polek	Stalowa Wola	155 + 110 + 151 + 0 + 85 = 501
17.	Tadeusz Wencek	Warm. Maz.	104 + 103 + 53 + 132 + 91 = 483
18.	Jerzy Ostrowski	Częstochowski	0 + 180 + 58 + 60 + 180 = 478
19.	Tadeusz Piątek	Wrocławski	61 + 40 + 44 + 48 + 140 = 333
20.	Jan Szarłak	Włocławski	51 + 71 + 97 + 53 + 52 = 324
21.	Jan Karolewicz	ROW-Rybnik	134 + 0 + 87 + 49 + 35 = 305
22.	Andrzej Wieliński	Ziemi Lubuskiej	61 + 39 + 73 + 60 + 0 = 233
23.	Józef Benedikt	Wrocławski	43 + 29 + 33 + 37 + 37 = 179
24.	Zygmunt Wojtakowski	Grudziądzki	0 + 0 + 0 + 56 + 34 = 80
25.	Janusz Konik	Ziemi Lubuskiej	32 + 0 + 41 + 10 + 0 = 83
26.	Józef Broda	Bielsko Biała	30 + 0 + 0 + 0 + 0 = 30
27.	Rajmund Kudełko	Śląski	0 + 0 + 0 + 0 + 0 = 0

SAMOLOTY, NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY

Mosquito

Napisał: JANUSZ KĘDZIERSKI

DZIESIĄTA rocznica dorwania się Hitlera do władzy miała być obchodzona niezwykle uroczyście. Sytuacja wojenna była już co prawda dość poważna, ale jeszcze daleka od klęski. Niemcy hitlerowskie robiły „dobrą minę do złej gry" i propagandą starały się nadrobić to, co traciły na polach bitew na wschodzie i w powietrznych walkach na zachodzie.

W Ministerstwie Lotnictwa w Berlinie zebrali się tego dnia liczni dostojnicy państwowi, przedstawiciele wojska, lotnictwa i marynarki. Punktualnie o godzinie 11 otworzyły się drzwi wielkiej sali honorowej i ukazał się sam Göring. Gruby feldmarszałek stuknął buławą w stół, uśmiechnął się szeroko do zebranych i rozpoczął przemówienie transmitowane przez radio. Zaledwie jednak zdążył powiedzieć kilka słów, gdy w głośnikach odezwały się dziwne szmery, szepty i zdenerwowany głos obwieścił niespodziewanie: „Achtung, achtung! Alarm lotniczy, przerywamy transmisję". Za chwilę kilka potężnych wybuchów wstrząsnęło gmachem.

Tegoż samego dnia, punktualnie o godzinie 4 po południu jeden z największych szubrawców hitleryzmu, minister propagandy Göbbels, miał rozpocząć mowę jubileuszową. Znowu jednak ponuro zawyły syreny alarmowe. Lecąc tuż ponad falami Morza Północnego, omijając Helgoland, a następnie silnie bronioną Lubekę, wrogie samoloty szybko zbliżały się do Berlina. Tuż przed miastem piękną świecą momentalnie osiągnęły wysokość 20 000 stóp. Potężna artyleria przeciwlotnicza Berlina waliła teraz do kilku małych punkcików, od których oderwały się bomby. Były one celne — padły w pobliżu kancelarii Hitlera.

Nalot w biały dzień na Berlin? To niesłychane. Zakpiono z potęgi Rzeszy i wymierzono policzek Göringowi. Ludność niemiecka dobrze bowiem pamiętała zapewnienia twórcy lotnictwa hitlerowskiego, że żadna wroga bomba nigdy nie spadnie na ich kraj.

W pościg za zuchwałymi przeciwnikami wystartowały liczne eskadry myśliwskie z czarnymi krzyżami na płatach. Starały się dojść oddalające się szybko bombowce.

Skutek tej skoncentrowanej obrony był raczej mizerny. Z rannego i południowego nalotu nie powróciła do bazy tylko jedna załoga: mjr pil. D.F.W. Darling i por. naw. W. Wright.

Tłum żołnierzy i cywilów niemieckich z prawdziwym zdumieniem oglądał szczątki maszyny: „W czwartym roku wojny Anglicy latają na drewnianych samolotach. Nasza blokada morska jednak działa — nie mają już metalu...".

Tak, był to już czwarty rok wojny. Dokładnie — 30 stycznia 1943 roku. Blokada hitlerowskich łodzi podwodnych wokół wysp brytyjskich rzeczywiście zmuszała do bardzo wielu ograniczeń.

Nie ona jednak zadecydowała o tym, że najszybszy w tym okresie samolot miał konstrukcję drewnianą.

DREWNIANE CUDO

Nazwisko Havillanda znane jest bodaj wszystkim tym, którzy nawet tylko przelotnie stykali się z lotnictwem. Zawsze jednak kojarzy się ono z samolotami cywilnymi: niezwykle popularnymi w okresie międzywojennym „awionetkami" — jak je wówczas nazywano — „Gipsy" i „Tiger Moth" oraz głośną maszyną pasażerską lat ostatnich — „Comet". Nie każdy jednak pamięta, że Geoffrey de Havilland, pionier lotnictwa angielskiego, stworzył też dwie świetne maszyny wojskowe.

W czasie pierwszej wojny światowej DH-4, znany w Polsce pod nazwą Bristol i w okresie walk 1939—45 r. słynne „Mosquito".

Havilland często lubił wspominać, że te dwa samoloty — oczywiście najzupełniej niepodobne do siebie tak w osiągach jak i sylwetkach — miały jednak wiele wspólnego. DH-4 (Bristol) z r. 1917 był pierwszym w pełni udanym wojskowym samolotem wielozadaniowym: dziennego bombardowania, rozpoznania, walki myśliwskiej, atakowanie celów ziemnych. Jednocześnie miał większą prędkość niż ówczesne jednomiejscowe niemieckie samoloty myśliwskie. Seniorzy lotnictwa polskiego dobrze pamiętają tę maszynę z okresu 1920—28 r., zakupioną z „demobilu" angielskiego w ilości 105 sztuk. Można było na niej wykonywać pełną akrobację, była — jak na dwumiejscową — dość czuła na stery, co zresztą stało się powodem dość licznych wypadków. Były one jednak spowodowane prawie wyłącznie błędami pilotażu. Ponadto kłopot sprawiało niezmiernie proste urządzenie, do którego jednak nie wszyscy ówcześni piloci byli przyzwyczajeni: przestawialny statecznik poziomy. DH-4 śmiało zaliczyć można obok francuskiego Bregueta XIV do tych samolotów, które walnie przyczyniły się do zwycięstwa w powietrzu pod koniec pierwszej wojny światowej.

Prawie dokładnie w 20 lat po powstaniu DH-4 znowu trzeba było przestać myśleć o samolotach komunikacyjnych i sportowych, a przestawić się na bojowe. Coraz cięższe chmury gromadziły się nad Europą. Tylko zaślepieńcy mogli nie widzieć do czego zmierza Hitler i jego szajka. „Tak moja jak i moich najbliższych myśl zwróciła się w tym okresie do DH-4 — bombowca, który był szybszy od myśliwców niemieckich i nie bał się przyjąć z nimi walki" — pisał w swych wspomnieniach słynny konstruktor. — „Byliśmy całkowicie zgodni co do tego, że nasza idea sprzed 20 lat była w zasadzie doskonała. Anglia na gwałt potrzebowała teraz takiego samolotu i — oczywiście uwzględniając cały postęp techniczny od 1917 r. oraz nie popełniając ówczesnych błędów — wierzyliśmy, że możemy dać naszym chłopcom jeszcze lepszy niż wówczas oręż walki. Najbardziej baliśmy się biurokracji oraz ignorancji tych, co mieli decydować o zamówieniach rządowych. Mogło to zepsuć całe nasze przedsięwzięcie". Oto zasady, które postanowił utrzymać przy budowie wielozadaniowego samolotu Havilland i jego sztab współpracowników:

— załoga najwyżej 2 osoby,

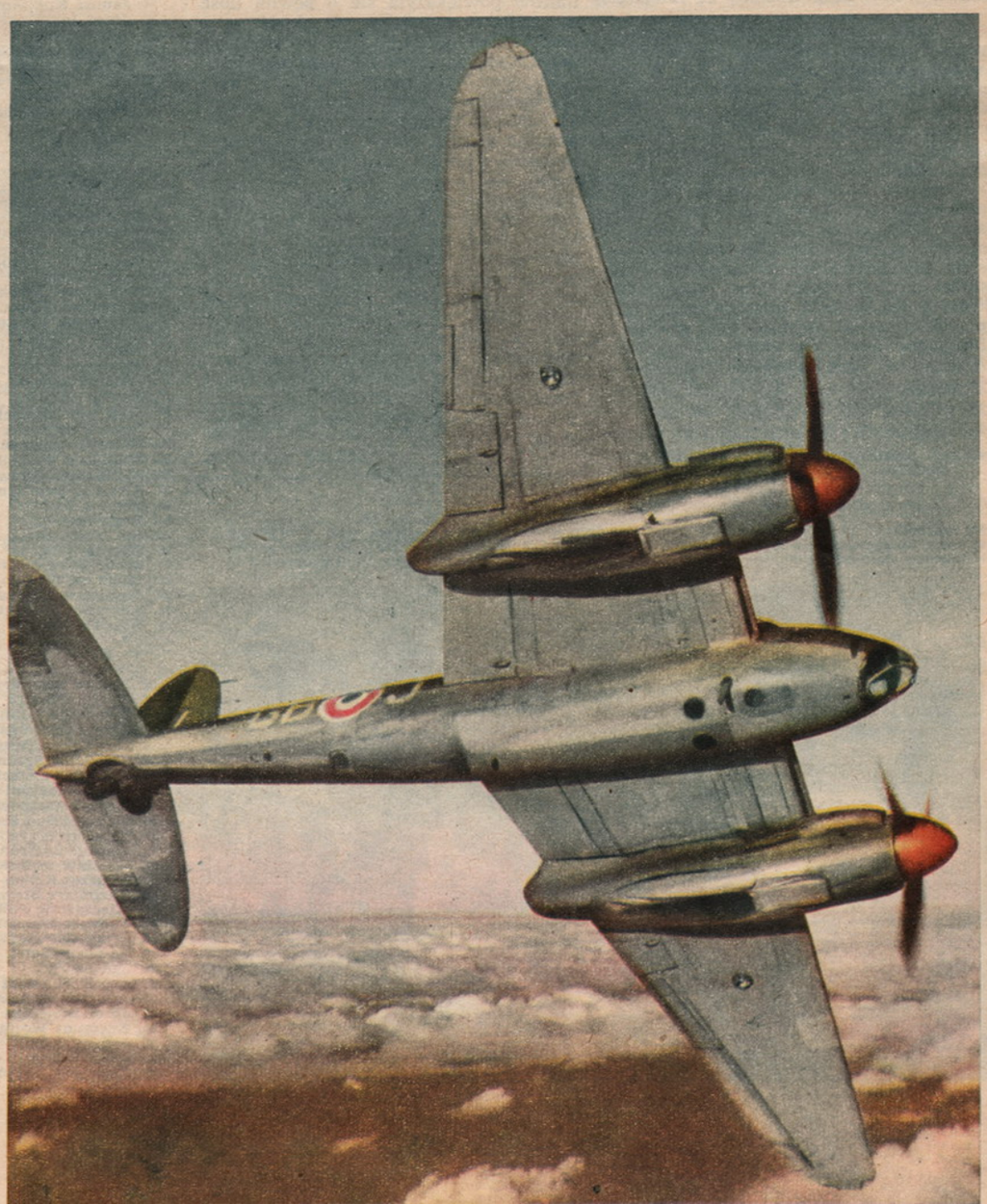
— pominięcie uzbrojenia obronnego, polegać tylko na przewadze prędkości,

— usunąć wszystkie części wyposażenia, które nie są niezbędne dla przeznaczenia samolotu,

— napęd dwa silniki Rolls-Royce Merlin, w owym czasie najlepsze,

— całkowicie drewniana konstrukcja.

Oczywiście ten ostatni punkt był przez pewien czas najbardziej kontrowersyjny. Konstruktorzy tak jednak uzasadniali swą decyzję: zakłady były wyspecjalizowane w tego rodzaju budowie, miały tysiące znakomicie wyszkolonych fachowców od drewna, zyskiwało się co najmniej rok bezcennego czasu na wypuszcze-



nie tak prototypu jak i serii drewnianej w porównaniu z metalem. Trzeba tu jeszcze dodać, że W. Brytania posiadała w chwili wybuchu wojny dość duże zapasy drewna lotniczego — czego nie można było powiedzieć o metalach.

NARODZINY MASZYNY

Zespół, który nie tylko zaprojektował i zbudował prototyp, ale zdołał w rekordowo krótkim okresie czasu doprowadzić samolot do masowej produkcji (zbudowano ich ogółem 7 781 sztuk) stanowili: Ronald E. Bishop, C. T. Wilkins, Richard M. Clarkson, Robert Harper, C. C. Walker. A jaka była rola w narodzinach nowej maszyny naczelnego dyrektora zakładów Sir Geoffrey de Havillanda? Dawno już minął okres, kiedy Havilland z pomocą żony sklepywał i następnie sam oblatywał „etażerki" na prywatnej łączce swego przyjaciela. Ten uzdolniony konstruktor i w swoim czasie wyśmienity pilot (posiadał międzynarodową licencję Nr 4) zbliżał się w omawianym okresie do sześćdziesiątki. Był on inspiratorem budowy rewelacyjnej maszyny, koordynatorem sztabu współpracowników (czasy jednego konstruktora dawno już minęły), duchem opiekuńczym, człowiekiem, który dzięki swemu wielkiemu autorytetowi potrafił usuwać rozliczne trudności, jakie musiało napotykać tak śmiałe przedsięwzięcie, jakim było „Mosquito". „Aby osiągnąć sukces — napisał on we wspomnieniach z tego okresu — trzeba mieć zarówno entuzjazm jak i zaufanie we własne umiejętności. Zaufanie, które pozwoli wziąć pełną odpowiedzialność za wizję powstającą w umyśle, a oblekającą się na początku w projekt na papierze. Projekt pociągający przecież za sobą — jak to jest z samolotem — wydatek milionów funtów szterlingów. Chociaż praca koncepcyjna rozkłada się obecnie na cały zespół ludzi — wysuwających różne rozwiązania i pomysły — to jednak ostateczna decyzja musi należeć tylko do kierownika budowy, głównego konstruktora. Ten powinien posiadać dostateczną siłę woli aby uchylić rozwiązania połowiczne, kompromisowe — choćby był do nich mocno namawiany przez wysoko postawionych w hierarchii urzędowej niefachowców. Muszę tu jeszcze dodać, że zawsze uważałem pięknie rozwiązany samolot za skończone dzieło sztuki — podobnie jak wspaniały obraz czy rzeźbę".

Jesienią 1937 r. Havilland wraz z jednym ze swych współpracowników uzyskał audiencję w Ministerstwie Lotnictwa. Wyjaśnił koncepcję budowy samolotu wielozadaniowego, pokazał plany. Dostojnicy z ministerstwa zachowali się jak nauczyciele wobec uczniów o słabych postępach w nauce: — „Zapomnijcie jak najprędzej o swoim pomyśle. Produkujecie przecież od lat wyłącznie maszyny cywilne. Wyszliście z wprawy w budowie samolotów dla wojska. Najwyżej możemy wam zlecić zaprojektowanie płata dla maszyny, którą obecnie rozpracowujemy".

Rozmowa skończyła się bez żadnego wyniku, ale pomimo tego zakłady Havillanda dalej we własnym zakresie pracowały nad projektem, który zgodnie wzbudzał wśród personelu nastrój prawdziwego entuzjazmu. Dopiero 1 marca 1940 r. — a więc w pół roku po wybuchu wojny — otrzymano zamówienie rządowe na od razu 50 sztuk „Mosquito", ściśle według przedstawionych obliczeń i planów zakładów Havillanda. Jednakoż w maju tegoż roku nakazano wstrzymać wszelkie prace. Niemcy całą potęgą uderzyli na Zachodzie, przyszła Dunkierka i zagrożenie Anglii inwazją. Zakłady musiały skoncentrować się na reperacji „Hurricane'ów". Nawet do poczciwych sportowych „Tiger Moth'ów" na gwałt instalowano specjalne uchwyty, aby można było rzucać na hitlerowską flotę inwazyjną bomby o wadze... 20 funtów. Już jednak w dwa miesiące później nakazano kontynuować prace nad „Mosquito" — i to we wzmożonym tempie. Było to — między innymi — skutkiem zupełnego fiaska na polu bitwy podstawowego lekkiego bombowca RAF-u — „Battle'a". Wielki dzień dla zakładów wreszcie nadszedł. W jedenaście miesięcy po rozpoczęciu właściwych prac kreślarskich pierwszy „Mosquito" był gotów. Można to uważać za swoisty rekord prędkości, który był możliwy — w dużej mierze — dzięki drewnianej konstrukcji. 25.XI.1940 r. za sterami samolotu w charakterze oblatywacza zasiadł najstarszy syn Havillanda oraz obok John Walker — inżynier odpowiedzialny za instalację i pracę silników.

PIERWSZE KROKI

Oblatywacz kołował, zatrzymywał się, stopniowo zwiększa, prędkość aż do momentu, kiedy samolot miał wyraźną tendencję do oderwania się od lotniska. Wreszcie podkołował do grupy startowej: — „Wszystko w porządku, startuję" — powiedział spokojnie.

Ludzie na ziemi byli mniej spokojni. Rozległ się gang pracujących na pełnych obrotach dwu potężnych silników i maszyna lekko oderwała się od ziemi. Po kilku zakrętach wszyscy z ulgą odetchnęli. Było widoczne, że samolot sprawuje się w powietrzu dobrze — lot trwał bowiem blisko pół godziny. Pilot z flegmą zauważył, że po usunięciu pewnych zauważonych przezeń braków powinien to być w przyszłości „a rather good boiler" — dość dobry samolot. W ustach małomównego Anglika (który nazywał żartobliwie wszystkie samoloty mianem „boilers" — kociołki) była to najwyższa pochwała.

W maju 1941 r. odbyła się oficjalna demonstracja drugiego z kolei prototypu, zbudowanego tym razem w wersji myśliwsko-bombowej, już z pełnym uzbrojeniem i wyposażeniem (radar). Pilotem był w dalszym ciągu Havilland — junior. Przedstawiciele ministerstw lotnictwa oraz produkcji samolotów, wyżsi oficerowie RAF-u ujrzeli wolny i szybki przelot tuż nad ziemią, a następnie pełną wiązankę akrobacji. Po tym na pełnej prędkości pilot przeleciał nad głowami zebranych i wystrzelił pionową świecą, osiągając z miejsca tysiąc metrów wysokości. Zakończył popis ustawiając śmigło jednego silnika w chorągiewkę. Wykonał następnie tylko na jednym silniku kilka pięknych ewolucji i gładko wylądował.

Nawet dotychczasowi najzawziętsi przeciwnicy — specjalnie ci z dowództwa bombowego RAF-u — byli całkowicie podbici widocznymi jak na dłoni zaletami samolotu. Aby naocznie wykazać prędkość zaaranżowano lot dwu maszyn obok siebie. „Mosquita" i ówczesnej najnowszej wersji „Spitfire'a". „Mosquito" okazał się szybszy — jak się po tym okazało — o blisko 20 mil na godzinę. Był to aż do 1944 najszybszy znajdujący się w linii wojskowy samolot aliancki.

Nową maszynę czekał teraz jeszcze jeden egzamin, najcięższy — egzamin użyteczności w walce.

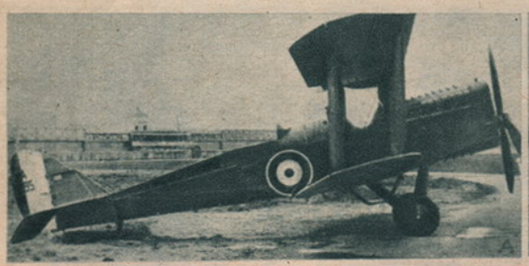
WIELKIE DNI MAŁEGO BOMBOWCA

We wrześniu 1941 r. samolot — który z powodzeniem mógł zastąpić każdą bez wyjątku ówczesną maszynę bojową — wszedł oficjalnie na uzbrojenie dywizjonów RAF-u. Ruszyła pełną parą produkcja. Zaangażowano do współpracy pod nadzorem fachowców lotniczych blisko 400 mniejszych zakładów, w wielu wypadkach po prostu prywatne firmy meblarskie. Wysłano także rysunki oraz obliczenia do Kanady i Australii, gdzie szybko ruszyła budowa. „Mosquity" z Kanady przelatywały Atlantyk — co było wówczas dużym osiągnięciem. Był okres, kiedy nad budową samolotu i jego rozlicznego wyposażenia pracowała potężna armia 75 000 inżynierów, techników i mniej lub więcej wykwalifikowanych robotników.

Czas pracy nad zbudowaniem „Mosquita", materiały, robocizna i koszty wynosiły przeciętnie 1/4 do 1/5 w stosunku do ciężkiego samolotu bombowego.

Najlepszą bodaj cechą „Mosquita" okazała się możność przystosowywania go do rozlicznych zadań bojowych. W ciągu zaledwie 3 lat zbudowano wprost niewiarygodną ilość wersji tego samolotu — 43. Były to wersje (po angielsku „Marks"): czysto bombowe (nocne i dzienne), myśliwsko-bombowe, fotograficzno-rozpoznawcze, myśliwskie dzienne, myśliwskie nocne, dwuster. Wyposażenie bojowe bardzo się różniło w zależności od przeznaczenia: od żadnego (wersja fotograficzna) do 4 karabinów maszynowych i 4 działek 20 mm, lub 8 wyrzutni rakietowych i działka 57 mm.

Początkowo wersje bombowe zabierały 4 bomby po 250 funtów, pod koniec wojny „Mosquito" mógł już zrzucić na wroga potężną bombę ciężaru 4 000 funtów. Napęd — dwa silniki ROLLS-ROYCE lub PACKARD „Merlin" o mocy ponad 1650 KM każdy.



Samoloty, które odegrały doniosłą rolę w powstawaniu sylwetki i konstrukcji Mosquita: po lewej — DH-4 (Bristol) z 1916 roku; w środku — Comet Racer, samolot sportowo-wyczynowy; po prawej — Albatros, samolot komunikacyjny.

Dane techniczne: rozpiętość 54 stóp ang., długość 44,5 stóp ang., ciężar własny 22 587 funtów, prędkość maks. na 30 000 stóp — 425 mil na godzinę (w „Mosquito" Mk XVI, czyli nieco ponad 680 km/h). Zasięg w wersji bombowej ok. 2 400 km, w wersji fotograficznej ponad 3200 km.

Mówiąc obrazowo „Mosquito" mógł przewieźć większy ładunek bomb w stosunku do godzin przeznaczonych na jego budowę niż którykolwiek ówczesny ciężki bombowiec — nie mówiąc już, że czynił to prędzej, a więc bezpieczniej. W czasie kiedy na ciężkich bombowcach „wozili się" nad nieprzyjacielem i masowo ginęli członkowie załogi — np. „Latające fortece" do 11 osób — którzy z powodzeniem mogli być zredukowani i zastąpieni w czynnościach przez innych (np. drugi pilot, przedni strzelec, bombardier) załoga „Mosquita" składała się z reguły z 2 ludzi. Liczba ta okazała się najzupełniej wystarczająca dla znakomitych wyników osiągniętych przez załogi tego małego, zwinnego bombowca.

„Musieliśmy ciężko walczyć — wspominają konstruktorzy — aby nie pozwolić na fatalne rozwiązanie połowiczne. Wciąż szedł nacisk aby zaopatrzyć „Mosquito" w silną obronę od ogona. W rezultacie cała nasza koncepcja uległaby spaczeniu: mielibyśmy w rezultacie samolot cięższy, wolniejszy, mniej zwrotny. Starym marszałkom RAF-u przypominaliśmy wciąż DH-4 (Bristol) z pierwszej wojny światowej, który polegał w obronie głównie na prędkości. W rezultacie zwyciężyliśmy, ale to nie było wcale łatwe".

W historii tego samolotu epizody radosne przeplatały się też czasami ze smutnymi. Nie zawsze i nie wszystko „grało" w rozlicznych wersjach „Mosquito", nie na każde warunki terenowe i klimatyczne idealnie nadawało się „drewniane cudo". Piloci i nawigatorzy, których większość przed wojną nie widziała z bliska na oczy samolotu, musiała nie tylko pilotować ale i walczyć na szybkiej, czułej na stery maszynie. Z raportów otrzymywanych przez zakłady z Afryki, Azji, Australii, Kanady mogło się nawet wydawać, że samolot był niedopracowany, niektórzy w złości nazywali „Mosquito" wprost: przeklętym drewnianym gratem.

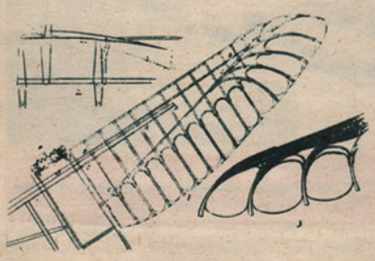
DOKOŃCZENIE NASTĄPI

JERZY R. KONIECZNY

CZESŁAW TAŃSKI 2

„Lotnia" miała w swej historii kilka wersji, które nieraz minimalnie różniły się od siebie, co wynikało z tego, że dość często reperowany aparat zmieniany był raczej w szczegółach. Na podstawie dostępnych materiałów i fotografii udało się ustalić trzy zasadnicze wersje. Różniły się one stosowanym przez konstruktora materiałem budowlanym i pewnymi zmianami w układzie ożebrowania skrzydeł oraz stopniowym zwiększaniem ich powierzchni.

Trzecia wersja posiadała znacznie wydłużony kadłub oraz miała dorobiony statecznik poziomy, czyli ogon. Konstruktor stosował w budowie tej wersji także beleczki i listwy z drewna lipowego oraz wiklinę. Znacznie wzrosła — wraz ze zwiększeniem powierzchni skrzydeł — ilość prętów i beleczek tworzą-



Schemat budowy skrzydła samolotu Tańskiego. Szkic odręczny konstruktora z 1911 r.

cych żebra. Statecznik poziomy miał zewnętrzne krawędzie i dźwigarki z lipy oraz siedem żeberek wiklinowych. Gazą jedwabną i papierem pokryte zostały, oprócz skrzydeł, także statecznik oraz przód i cztery pola kadłuba na zewnętrznych jego końcach. Dokładnych danych technicznych brak.

„Lotnia" po przeróbce stała się przede wszystkim bardziej stateczna. Czy latał z nią na terenie płaskim? Nie wiadomo. Dotychczasowe opinie, jakoby Tański miał wzlecieć na tym skrzydłowcu z terenu płaskiego na pewną wysokość i przelecieć pewną kilkunastometrową odległość, nie są należycie udokumentowane i nie potwierdzone przez żadne miarodajne źródła. Wiadomo jednak na pewno, że wykonywał na „Lotni" skoki-loty ze sztucznego wzniesienia.

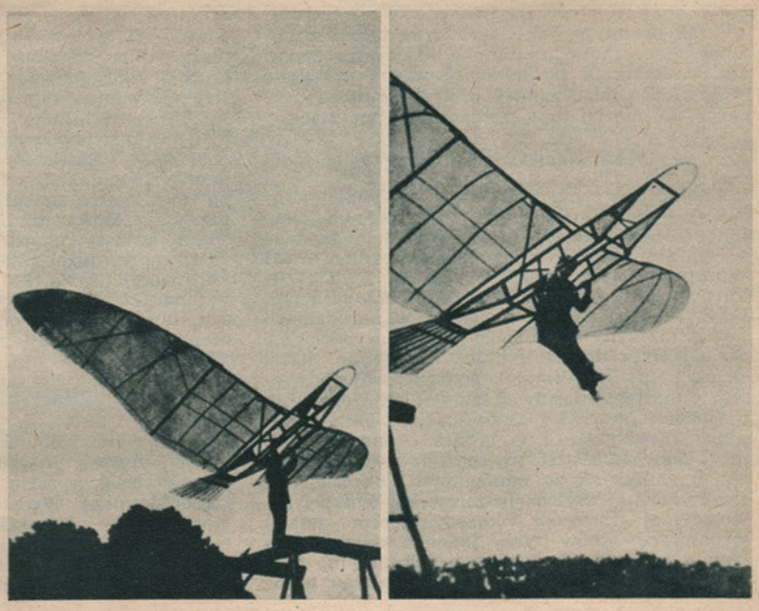
„Skoki z wysokości — pisze Tański — robiłem w nadzwyczaj niedogodnych warunkach. Nie mając odpowiedniego wzgórza, zrobiłem rusztowanie z wysokich kozłów i ułożonych na nich desek, które latały zawsze jak klawisze.

Na te rusztowania wchodziło się po drabinie z aparatem wzniesionym ponad głową. Moment uchwycenia rozpędu i dobrej pozycji aparatu stanowił całą trudność. Pomost był krótki i niepewny. I tu też parokrotnie uszkodziłem aparat. Chwile skoku i spadania były bardzo krótkie, gdyż wysokość mego rusztowania nie przewyższała 3,5 metra. dalsze jednak doświadczenia dały mi już wyraźnie odczuć i wyzyskiwać siłę podtrzymującą moje wielkie skrzydła. Niektóre skoki zaczęły być dłuższe, zatrzymanie spadku wyraźniejsze...".

„Jednocześnie — pisze Tański dalej — wystąpiła konieczność poprawienia aparatu. Aparat w swojej początkowej formie nie mógł mieć tych wartości, które osiągnął po próbach.

Idąc tedy po linii dalszego postępu należało natychmiast przystąpić do reform, a raczej przerobienia aparatu na zasadzie już zdobytych doświadczeń.

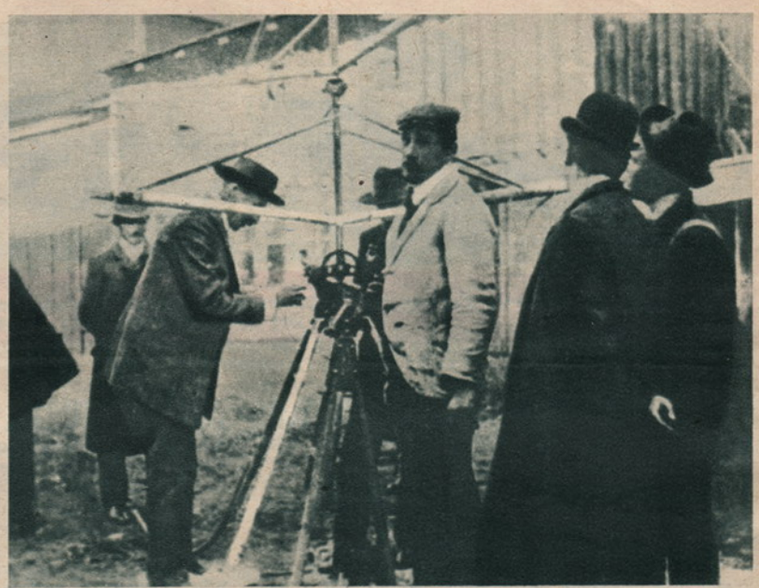
Dlatego też zaraz zabrałem się do zrobienia dokładnych rysunków mego przyszłego aparatu. Wiedząc z teorii i własnych doświadczeń z moim małym modelem, że lot można nieskończenie przedłużyć siłą popychania naprzód, zaprojektowałem mechanizm pozwalający w odpowiedniej chwili, to jest w czasie spokojnego planowania, na użycie dwóch śrub umieszczonych z tyłu aparatu, obracanych za pomocą przekładni nogami. Przyrząd ten miał być jednak umocowany i użyty dopiero po całym szeregu ćwiczeń z moim małym aparatem. Drzewo, które zamierzałem użyć, stanowiła sucha topolina i wierzbowe pręty koszykarskie odpowiednio obrobione i gięte. Żadnych innych połączeń drzewnych nie stosowałem.



Skoki-loty Czesława Tańskiego z rusztowania z poprawioną wersją „Lotni".

Nie miałem wątpliwości, że z nowym aparatem zrobię znaczne postępy i że tylko w ciągłym udoskonaleniu aparatu i odpowiednim terenie tkwią wyniki zagadnienia lotu. Czas jednak nie przyniósł pożądanych warunków do dalszej pracy. Nowy projekt latawca pozostał tylko w rysunku..."

Po pewnym czasie, zdobywszy nieco funduszów, Tański wyjeżdża w 1901 roku do Paryża, gdzie zapisuje się na Akademię Sztuk Pięknych Juliena. Zdobywa tam sobie uznanie i nawet parę odznaczeń na konkursach akademickich. Niestety, brak dostatecznych środków materialnych i tym razem zmusza go po roku pobytu we Francji do powrotu do Warszawy, gdzie odtąd zamieszkuje na stałe. Na razie trudności materialne, z którymi się mocno boryka, zamykają przed nim, na okres kilku lat, możliwości kontynuowania prób lotniczych.



Czesław Tański (w jasnej marynarce) przy swym śmigłowcu.

W roku 1905 Tański wpada na nowy pomysł lotniczy, tym razem dotyczy on śmigłowca. Sam pomysł jest na owe czasy w kraju rewelacyjny. Koncepcja Tańskiego dotyczy śmigłowca z dwoma przeciwbieżnymi wirnikami osadzonymi na jednej osi. Miał on być poruszany siłą mięśni ludzkich za pomocą korby ręcznej i przypasowywany do pilota za pomocą „uprzęży". Według założeń konstruktora wprowadzenie oburącz w ruch korby umocowanej na osi spowodować miało obroty dwułopatowych przeciwbieżnych wirników oraz stopniowe unoszenie człowieka pionowo do góry. Siłę nośną (ciągu) tego śmigłowca określił Tański na 25 funtów, czyli około 12 kG, co oczywiście nie mogło wystarczyć aby unieść pilota w powietrze, zwłaszcza przy założeniu, że ciężar przeciętnego mężczyzny waha się średnio w granicach 60—70 kG. Aparat tak pomyślany nie miał oczywiście żadnych szans wzlotu z ziemi. Model tego śmigłowca, który został później wykonany, tak opisuje Czesław Zbierański.

„Był to śrubowiec z dwoma wąskimi skrzydłami górnymi i dwoma dolnymi, o średnicy ok. 1,0—1,2 m (biorąc podwójnie skrzydła każdego poziomu). Skrzydła te były osadzone na metalowej pionowej rurze, ale skutkiem zastosowania przekładni trybów stożkowych zmieniających ruch z pionowego na poziomy, za pomocą ręcznej korbki obracały się w kierunku poziomym i wręcz sobie przeciwnym. Rura pionowa — podstawa konstrukcji, była umocowana na trójnogu stojącym i przymocowanym na podłodze. Rozstawienie skrzydeł górnych i dolnych było bardzo małe".

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Samolot „Łątka" Cz. Tańskiego na Polu Mokotowskim. Konstruktor siedzi za sterem.

A. K. Matronin — g. Gorłowska 12, ul. Zabojszczika d. 6 kw. 4, Ukraina Zw. Radziecki. Interesuje się lotnictwem. Pragnie korespondować z kolegami i koleżankami z Polski. W pierwszym rzędzie chciałby wymieniać książki o tematyce lotniczej, radzieckie na polskie. M. in. pragnie tą drogą zdobyć książkę „Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej".

*

MILOSLAV MIHALY — Mastinec c. 2, p. Poltar, okr. Rimavska Sobota, Czechosłowacja. Interesuje się lotnictwem. Zbiera zdjęcia lotnicze. Jest czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". W czasie wojny latał jako strzelec pokładowy na samolocie szturmowym „Ił-10". Chciałby zdobyć, drogą wymiany, zdjęcie tego samolotu na pamiątkę, bowiem w Czechosłowacji nie może takiego zdjęcia dostać. Ponadto pragnie korespondować z pilotem lub pilotką lotnictwa sportowego z Polski. Sam jest instruktorem lotniczym. Lata na szybowcach i samolotach.

*

WIESŁAW PIWOWARSKI — PTR Nowy Staw., pow. Malbork, woj. gdańskie. Jest uczniem. Ma lat 17. Interesuje się lotnictwem. Chciałby nawiązać korespondencje na tematy lotnicze z koleżankami i kolegami z kraju i zza granicy. Język rosyjski.

REDZISŁAW ADAMCZYK — Starachowice, ul. Partyzantów 23, woj. kieleckie. Ma lat 16. Jest uczniem Liceum Ogólnokształcącego w Starachowicach. Interesuje się sportem lotniczym, szczególnie szybownictwem oraz lotnictwem wojskowym. Pragnie korespondować na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy. Języki — rosyjski i niemiecki.

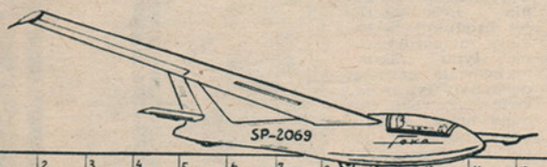
*

MIROSŁAW PĘKACZ — Cisew 44, pta i pow. Turek, woj. poznańskie. Interesuje się lotnictwem wojskowym i sportem samolotowym. Zbiera widokówki lotnicze, których część mógłby odstąpić lub wymienić. Chciałby nawiązać korespondencję na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy.

ELIMINATKA

Z pionowych rzędów danej figury należy wykreślić litery wchodzące w skład wyrazów o poniższych znaczeniach. Pozostałe, nie skreślone litery czytane kolejno rzędami poziomymi utworzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — fizyk francuski, prowadził badania zależności ciśnienia gazu od zmiany temperatury, w r. 1783 dokonał wzlotu na balonie wypełnionym wodorem; 2 — spadochronowy mistrz Polski z 1964 roku; 3 — amerykańska wytwórnia specjalizująca się w budowie samolotów pasażerskich z napędem odrzutowym oraz ciężkich bombowców; 4 — przedwojenny holenderski konstruktor lotniczy, który założył fabryki samolotów w Niemczech, Amsterdamie i USA, ulepszył także urządzenie do synchronizacji strzelania przez śmigło (1890 — 1939); 5 — nazwisko braci, którzy w 1903 r dokonali pierwszego lotu na samolocie z silnikiem spalinowym; 6 — wypełniona powietrzem komora, służąca do utrzymywania kształtu balonu; 7 — punkt orbity okołoziemskiej sztucznego satelity, najbardziej oddalony od Ziemi; 8 — znajduje się w skrzydle szybowca lub wyciągarce; 9 — radziecki konstruktor ponad 100 typów samolotów; 10 — konstruktor wysokoprężnego silnika spalinowego (w 1897 r); 11 — belka nośna wewnątrz skrzydła samolotu lub szybowca; 12 — pocisk używany w sygnalizacji świetlnej lub rodzaj pojazdu kosmicznego.



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
C	L	D	Ą	W	B	A	H	T	D	D	R
O	W	O	F	R	A	P	A	U	D	Ź	A
H	L	U	O	N	L	i	E	P	i	W	K
A	i	T	E	R	O	O	A	O	E	W	i
R	G	G	K	i	E	G	M	N	S	i	i
E	O	P	K	R	N	E	U	L	E	G	E
L	C	L	E	G	E	Z	L	E	Y	A	G
E	K	A	R	H	O	U	E	W	D	R	T
S	i	S	N	T	T	M	C	Y	L	M	A

E. ZYTKA

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 14. VIII. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Eliminatka".

W lotniczej KSIĘGARNI

Mieczysław Łyżwiński NOWE NAPĘDY RAKIETOWE, Wydawnictwo Obrony Narodowej, Warszawa 1966, str. 296, cena 24 zł.

Ostatnio na półkach księgarskich pojawiła się bardzo interesująca książka, która ma charakter informacji naukowo-technicznej z zakresu nowych konstrukcji silników rakietowych o przeznaczeniu astronautycznym. Książkę tę ciekawie i przystępnie napisał mgr inż. Mieczysław Łyżwiński — specjalista w dziedzinie silników rakietowych. W książce swej autor podaje podstawy teoretyczne, przykładowe konstrukcje, ważniejsze problemy techniczne oraz perspektywy rozwojowe niekonwencjonalnych napędów rakietowych.

W pierwszym rodziale omówiono ogólną charakterystykę napędów rakietowych, a mianowicie sposoby wytwarzania ciągu, kryteria oceny napędów rakietowych oraz znaczenie napędów niechemicznych w technice rakietowej. Rozdział ten autor kończy następującym stwierdzeniem: „Projekty lotów kosmicznych w kierunku Jowisza, Saturna i peryferyjnych planet Układu Słonecznego znajdą realne podstawy w technice nowych napędów rakietowych. Lot bezwładnościowy do Plutona trwałby około 45 lat. Kilkunastotonowy statek kosmiczny o masie użytkowej 1 tony, napędzany rakietowym silnikiem elektrycznym o ciągu około 2 kG mógłby pokonać tę przestrzeń w okresie do trzech lat.".

Z kolei zapoznajemy się z silnikami termicznymi (silniki na chemiczne materiały pędne, reaktor jądrowy — silnikiem rakietowym, silniki termiczne innych rodzajów) oraz z rakietowymi silnikami elektrycznymi. W tym przypadku autor omawia silniki elektrotermiczne, silniki jonowe — elektrostatyczne (środki napędowe, procesy jonizacji, przyspieszenie — akceleracje jonów, zobojętnianie elektryczne strumienia wylotowego, konstrukcje doświadczalne) oraz silniki plazmowe — magnetogazodynamiczne) plazma czwartym stanem materii, procesy plazmoidalne, akceleratory plazmy, konstrukcje doświadczalnych silników magnetogazodynamicznych.

W następnych rodziałach swej książki autor przedstawia: silniki — generatory promieniowań korpuskularnych i elektromagnetycznych, napędy fotonowe, źródła energii (paliwa chemiczne, kontrolowane reakcje jądrowe, i-nergia promienista Słońca,

pola elektromagnetyczne przestrzeni kosmicznej) przemienniki energii — generatory energii elektrycznej oraz zastosowania nowych napędów rakietowych.

Książka przeznaczona jest dla inżynierów, techników, słuchaczy uczelni technicznych, jak i dla szerszego kręgu czytelników znających podstawy fizyczne klasycznych silników rakietowych.

Okładkę projektował Jerzy Sowiński. Dobra.

Książki do twojej biblioteki

● **Adam Skarbiński i Wiesław Stafiej ● PROJEKTOWANIE I KONSTRUKCJA SZYBOWCÓW, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966, str. 363, cena 45 zł.**

Książka ta jest pierwszym w polskiej literaturze technicznej opracowaniem w zakresie projektowania i konstruowania nowoczesnych szybowców. Bogate doświadczenie zdobyte w okresie powojennym przez Szybowcowy Zakład Doświadczalny — ośrodek, który jest współtwórcą wspaniałych sukcesów polskich szybowników na arenie światowej — zostały zebrane i przedstawione czytelnikowi przez autorów spośród tego grona konstruktorów w formie przewodnika dla inżynierów i studentów wykonujących prace z zakresu budowy szybowców. Jednocześnie w celu rozszerzenia kręgu odbiorców, zasadniczy rozdział książki autorzy pracy napisali bardziej popularnie — na średnim poziomie wykształcenia technicznego — podając bogaty i oryginalny materiał ilustracyjny (ponad 500 ilustracji i rysunków) oparty na aktualnie latającym sprzęcie szybowcowym. Książka jest przeznaczona dla studentów projektujących konstrukcje lotnicze, dla pracowników przemysłu lotniczego, dla personelu technicznego i pilotów szybowcowych w aeroklubach regionalnych, a także dla tych wszystkich, którzy interesują się szybownictwem.

● **Józef Zieleziński ● VADEMECUM MECHANIKA SZYBOWCOWEGO, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1959, str. 298, cena 20 zł.**

Praca podaje krótką charakterystykę oraz sposoby sprawdzania materiałów stosowanych przy budowie i naprawie szybowców. Równocześnie omawia narzędzia i przyrządy pomiarowe niezbędne do pracy mechanika szybowcowego. Ponadto podaje wskazówki i czynności związane z konserwacją i drobnymi naprawami szybowców oraz szereg tablic pomocniczych. Książka przeznaczona jest dla uczniów, pomocników, mechaników i techników szybowcowych oraz instruktorów szybowcowych.

WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

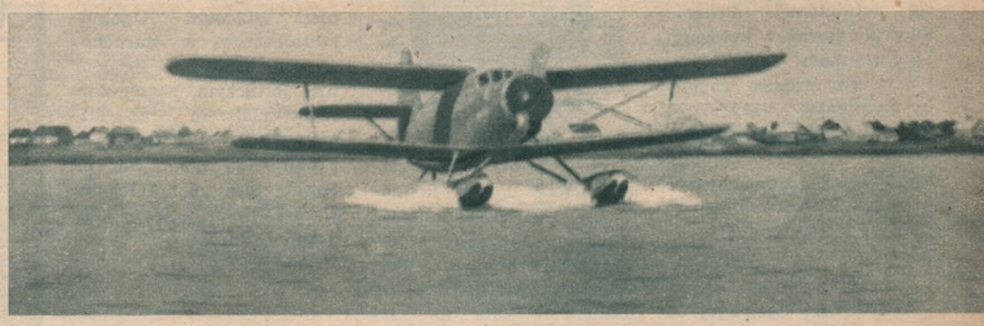
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

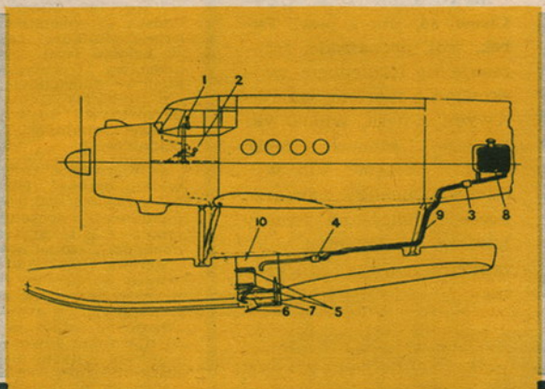
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5788 M-83

RAKIETA PO ŚWIECIE

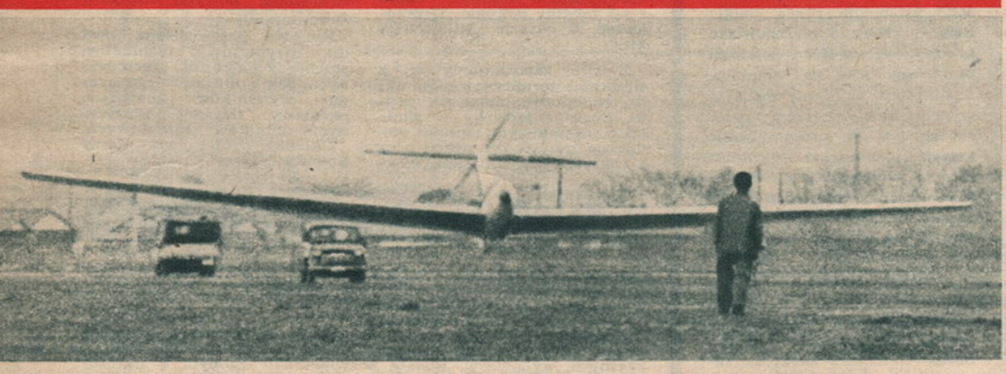
SAMOLOT STRAŻACKI

Znany samolot wielozadaniowy An-2 znalazł również zastosowanie do walki z pożarami. W tym celu przebudowano płatowiec zaopatrzony w pływaki, w których mieszczą się zbiorniki ze środkami gaśniczymi. Nowy samolot nosi oznaczenie An-2P.
Na zdjęciach fragmenty z akcji p. pożarowej prowadzonej przy użyciu samolotu. Oznaczenia na rysunku: 1 — dźwignia zaworu wodnego, 2 — regulator środka chemicznego dodawanego do wody, 4 — zawór, 5 — pływak wodny w zbiorniku, 6 — wlot wody, 7 — wylew wody, 8 — zbiornik chemikaliów, 9 — przewód, 10 — zbiornik wody.

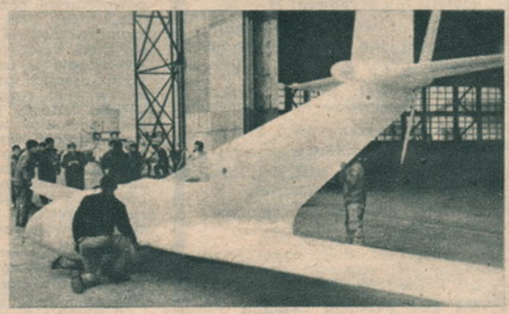


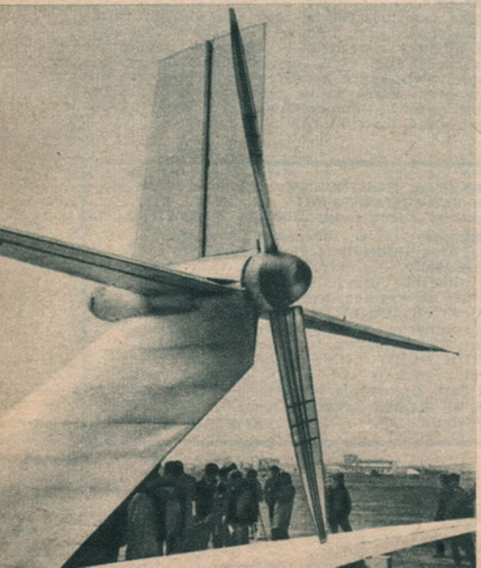


Co można wykonać z papieru i balsy?



Japończycy, jak już informowaliśmy, zbudowali samolot-mięśniolot, którego śmigło napędzane jest siłą mięśni nóg pilota. Konstrukcja balsa i papier. Nasz fotoreportaż pokazuje szczegóły konstrukcyjne rewelacyjnego samolotu. Rozpiętość płata 22 m, długość 6,120 m, wysokość 4,1 m, a średnica śmigła 2,7 m. Co najważniejsze, samolot wykonał już szereg udanych lotów, a zdjęcie jednego lotu podajemy powyżej.



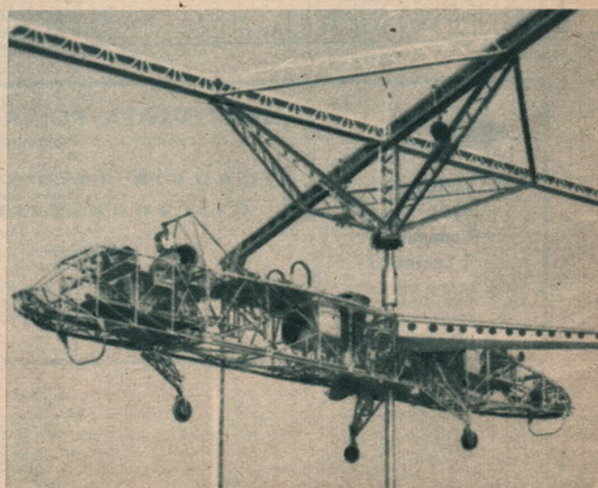


Nowe rakiety meteorologiczne

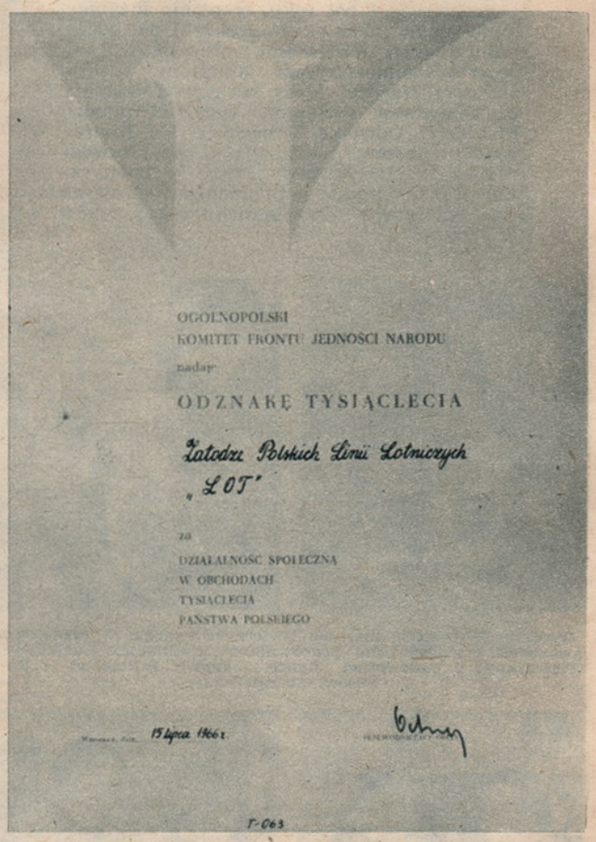
Brytyjska Wytwórnia Bristol-Aerojet produkująca rakiety meteorologiczne typu „Skua" opracowała bardziej doskonały typ o nazwie „Petrel". Oto dane nowej rakiety pokazanej na zdjęciu z prawej. Ciężar startowy 114,5 kG, średnica 190 mm, ładunek użyteczny 13,5 kG wyniesiony może być na wysokość 159 km. Dla porównania „Skua" unosi 6 kG na wysokość 100 km.

WŁOSKI PIONOWZLOT

Zakłady Fiata w Turynie opracowują szereg nowych statków powietrznych, w tym samolot pionowego startu Fiat G 95/4. Na zdjęciu — próby silnikowe na specjalnie opracowanym stoisku pomiarowym.



·LOT·
NOWINY
NR 55 ● SIERPIEŃ 1966 R.


OGÓLNOPOLSKI
KOMITET FRONTU JEDNOŚCI NARODU
nadaje
ODZNAKĘ TYSIĄCLECIA
Załodze Polskich Linii Lotniczych
„LOT"
za
DZIAŁALNOŚĆ SPOŁECZNĄ
W OBCHODACH
TYSIĄCLECIA
PAŃSTWA POLSKIEGO
15 lipca 1966 r.
T-063

ODZNAKA TYSIĄCLECIA

W przeddzień Lipcowego Święta załoga Polskich Linii Lotniczych LOT otrzymała od Ogólnopolskiego Komitetu Frontu Jedności Narodu dyplom i Odznakę Tysiąclecia Państwa Polskiego w dowód uznania za działalność społeczną w czasie trwania obchodów milenijnych.

POMYŚLNE LECZ TRUDNE PÓŁROCZE

NA XXXI Konferencji Samorządu Robotniczego PLL LOT dyrektor inż. Jan Zwierzyński podał oficjalne wyniki działalności przedsiębiorstwa w pierwszym półroczu 1966 roku.

I tak oto, w całkowitej pracy przewozowej PLL LOT osiągnęły ponad 14.201 tysięcy tonokilometrów, przekraczając planowane zadania o 9,1%, z tego na liniach krajowych o 7,3%, na liniach zagranicznych o 4,2%, a w zagranicznych lotach wynajętych o 54,9%.

W ruchu pasażerskim samoloty LOTu przewiozły ogółem blisko 190 tysięcy osób, przekraczając plan o 9,6%. Na liniach krajowych z usług LOTu skorzystało blisko 109 tysięcy pasażerów (przekroczenie planu o 8,3%). Na liniach zagranicznych ponad 78 tys. osób (przekroczenie planu o 11,2%). W zagranicznych lotach wynajętych LOT przewiózł ponad 2 900 pasażerów, przekraczając plan o 16,6%.

Pomyślnie wykonane zostały także zadania w przewozie przesyłek towarowych i pocztowych. Ogółem w pierwszym półroczu br. samoloty LOTu przewiozły ponad 4 300 ton, przekraczając nakreślone zadania o 7%.

Powyższe dane wskazują na to, że PLL LOT dobrze wywiązały się z postawionych zadań. Sukces to tym większy, że pierwsze półrocze było dla załogi przedsiębiorstwa szczególnie trudne. W tym okresie LOT otrzymywał bowiem nowe samoloty typu AN-24, co wymagało odpowiedniego przeszkolenia załóg oraz naziemnego personelu technicznego. Wzrosły także poważnie przewozy pasażerskie i to przy nie zmienionych, coraz trudniejszych warunkach w pomieszczeniach portu zagranicznego i krajowego na warszawskim Okęciu.

„Pomyślne wykonanie zadań bardzo nas cieszy. Nie możemy jednak zapominać, że stale musi także rosnąć jakość usług, świadczonych przez LOT. Pasażerowie krajowych i zagranicznych linii LOTu powinni nie tylko bowiem szybko i wygodnie podróżować naszymi samolotami — powiedział w swym przemówieniu dyr. inż. Jan Zwierzyński — lecz muszą być także starannie, sprawnie i życzliwie obsługiwani".

Wykonane i przekroczone plany działalności przedsiębiorstwa to również nowe zobowiązanie, że i dalsze zadania będą przez załogę LOTu należycie wykonywane. Pracujemy w trudnych warunkach. Aby się o tym przekonać, wystarczy odwiedzić pomieszczenia warszawskiego portu na Okęciu w godzinach odlotów i przylotów. Wymaga to od nas zwiększonego wysiłku. Musimy pamiętać, że te trudne warunki portowe odczuwa także i nasz pasażer — należy mu je wynagrodzić uprzejmością, życzliwym zainteresowaniem, bezbłędną i sprawną obsługą, a wtedy jeszcze większe będzie nasze zadowolenie z dobrze wykonanej pracy.

W przeddzień Święta Odrodzenia Polski i centralnych uroczystości Tysiąclecia Państwa Polskiego odbyło się w Warszawie uroczyste posiedzenie XXXI Konferencji Samorządu Robotniczego Polskich Linii Lotniczych LOT. Obrady otworzył sekretarz Zakładowej Organizacji Partyjnej tow. Bogdan Wołowicz witając kierownictwo, aktyw partyjny i związkowy oraz członków brygad pracy socjalistycznej PLL LOT, a także zaproszonych gości: dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji — tow. Jerzego Falbera, sekretarza KD PZPR — tow. Zbigniewa Prochota, przewodniczącego Dzielnicowego Komitetu Frontu Jedności Narodu — tow. Stanisława Bogacza, sekretarza Zarządu Okręgowego ZZTD — tow. Zdzisława Szymańskiego oraz przedstawicieli Stołecznego Zarządu ZMS.

Następnie dyrektor PLL LOT — inż. Jan Zwierzyński — wygłosił obszerne przemówienie, w którym poruszył między innymi wynikające z trudnej sytuacji międzynarodowej obowiązki dla całej załogi LOTu.

W dalszej części XXXI Konferencji Samorządu Robotniczego zostały rozdane długoletnim pracownikom LOTu zawiadomienia o awansach i podwyżkach finansowych, które ogółem objęły 454 osoby, w tym 208

pracowników pionu inżynieryjno-technicznego. Warto tu podkreślić, że średni staż awansowanych pracowników wynosi dziesięć i pół roku, a w pionie finansowo-księgowym — jedenaście i pół roku, w pionie inżynieryjno-technicznym — dwanaście i pół roku.

Burzliwymi oklaskami przyjęli zebrani decyzję Ogólnopolskiego Komitetu Frontu Jedności Narodu, który w dowód uznania za działalność społeczną przyznał załodze PLL LOT Odznakę Tysiąclecia. Na Konferencji ogłoszono także wyniki współzawodnictwa o tytuł Brygady Pracy Socjalistycznej oraz serdecznie pożegnano odchodzących na emeryturę długoletnich pracowników LOTu.

Dyrektor PLL LOT, inż. Jan Zwierzyński złożył wyróżnionym awansami i podwyżkami pracownikom gratulacje. Lucjanowi Pietrzakowi i Tadeuszowi Rybce, Janowi Butlakowi i Feliksowi Szczęścikowi.

Przewodniczący Dzielnicowego Komitetu Frontu Jedności Narodu tow. Stanisław Bogacz wręcza dyrektorowi LOTu dyplom i Odznakę Tysiąclecia.

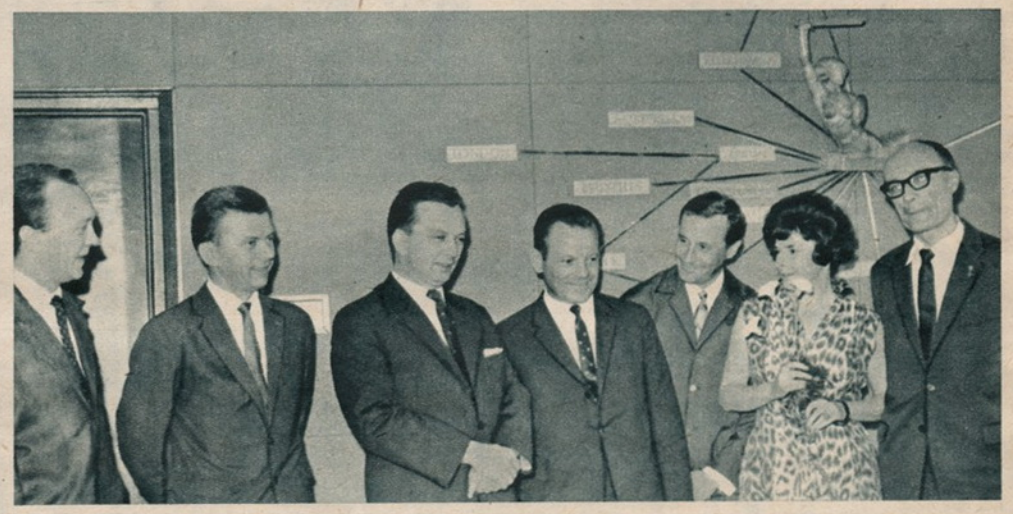
POWRÓT Z DALEKIEJ PODRÓŻY

Na pokładzie LOTowskiego samolotu przyleciał z Rzymu do Warszawy minister Spraw Zagranicznych PRL — Adam Rapacki, powracając z oficjalnej wizyty w Afganistanie. Na zdjęciu: minister Rapacki tuż po wylądowaniu na warszawskim lotnisku Okęcie dzieli się wrażeniami z podróży z witającymi go osobistościami.

REKORDZISTA ŚWIATA

Do Warszawy przybył znakomity sportowiec francuski polskiego pochodzenia, rekordzista świata — Michel Jazy, aby wziąć udział w lekkoatletycznych zawodach o Memoriał im. Janusza Kusocińskiego. Na lotnisku Okęcie gościa francuskiego witali przedstawiciele władz sportowych, dziennikarze i duża grupa kibiców. Warto dodać, że pan Michel Jazy przybył do Polski wraz ze swoją małżonką — panią Ireną, która z zadowoleniem podkreśliła swe przyjemne wrażenia z podróży samolotem LOTu do Warszawy.

Rozmowę z panem Michelem Jazy zamieszczamy na str. IV „LOT NOWIN".



WYNIKI WSPÓŁZAWODNICTWA

Sekretarz Zarządu Okręgowego ZZTD, Zdzisław Szymański wręcza przedstawicielowi Brygady Pracy Socjalistycznej tow. Bolesławowi Czarneckiemu odznakę BPS.

Wśród załogi PLL LOT szczególnym zainteresowaniem cieszy się rozwój współzawodnictwa pracy o tytuł Brygady Pracy Socjalistycznej. Ostatnio, w czasie XXXI Konferencji Samorządu Robotniczego ogłoszono wyniki, uzyskane przez współzawodniczące między sobą w okresie od 1 lipca 1965 roku do 31 maja br. brygady. Trzeba pamiętać, że ocena obejmowała spełnienie przez członków współzawodniczących brygad określonych warunków w zakresie: produkcji (wydajność, bezawaryjność itp.), podnoszenia kwalifikacji zawodowych i ogólnych, udziału w pracy społecznej, współdziałania w kolektywie.

Po przeanalizowaniu dwunastu wniosków, Główna Komisja Oceny Współzawodnictwa zaproponowała XXXI Konferencji Samorządu Robotniczego uznanie, że tytuły Brygad Pracy Socjalistycznej utrzymane zostały przez brygady: Józefa Dworakowskiego, Haliny Szostak, Józefa Mystkowskiego, Tomasza Latoszka i Henryka Kudaja. Zaszczytne tytuły zdobyły brygady: Andrzeja Kuleszy, Franciszka Suwalskiego i Jerzego Ołowskiego. Cztery brygady nie zdobyły wprawdzie odpowiedniej ilości punktów, zostały one jednak wyróżnione upominkami książkowymi za pozytywną postawę.

W czasie przerwy XXXI Konferencji Samorządu Robotniczego PLL LOT była okazja do dyskusji na temat wyników współzawodnictwa pracy. Na zdjęciu tokarze rewolwerowi z Oddziału Mechanicznego, od lewej: Halina Szostak i Stefania Toporska.

Jubileusz redaktora

Z okazji jubileuszu dwudziestolecia pracy dziennikarskiej naczelnego redaktora „Skrzydlatej Polski" — Jerzego R. Koniecznego odbyło się w dyrekcji PLL LOT towarzyskie spotkanie z Jubilatem oraz członkami zarządu Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Z ramienia LOTu obecni byli dyrektor inż. Jan Zwierzyński, zastępcy dyrektora — inż. Robert Słaby oraz inż. Włodzimierz Wilanowski, a także kierownik działu reklamy i wydawnictw — Eugeniusz Krawczyk i rzecznik prasowy — Janusz Kobiela.

W imieniu PLL LOT serdeczne gratulacje złożył Jubilatowi dyr. Jan Zwierzyński, życząc dalszych osiągnięć w pracy zawodowej i w życiu osobistym. Red. Jerzy R. Konieczny otrzymał także od PLL LOT list gratulacyjny, w którym czytamy m. in.: „Działalność Obywatela jako publicysty i redaktora, kierującego od wielu lat czasopismem „Skrzydlata Polska" jest ściśle powiązana z pracą PLL LOT. Nasze kontakty zostały niejednokrotnie odzwierciedlone na łamach „Skrzydlatej", jak również w działalności Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Na przestrzeni tych lat nasze stosunki były zawsze bardzo bliskie i serdeczne, służyły wspólnej sprawie — popularyzacji rozwoju lotnictwa, a w tym polskiej komunikacji lotniczej."

Do tych gratulacji przyłącza się także redakcja „LOT NOWIN" życząc red. Jerzemu R. Koniecznemu sukcesów i zadowolenia w pracy oraz wszelkiej pomyślności w życiu osobistym.

Na pamiątkowym zdjęciu od lewej: red. Janusz Kobiela, inż. Robert Słaby, inż. Jan Zwierzyński, red. Jerzy R. Konieczny, red. Tadeusz Stępień z „Kuriera Polskiego", red. Krystyna Wyhowska z „Życia Warszawy" oraz red. Jerzy Zarębski ze „Skrzydlatej Polski".

WAKACJE W OJCZYŹNIE

Stało się już od kilku lat pięknym, tradycyjnym zwyczajem, że w miesiącach letnich przyjeżdżają do Polski na wypoczynek dzieci naszych rodaków, stale zamieszkałych we Francji, Belgii i Anglii. Dla wygody naszych małych pasażerów Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły szereg specjalnych rejsów, dzięki którym bezpośrednio z Londynu, Lille, Paryża, Lionu i Brukseli dzieci Polonii mogą szybko i wygodnie dotrzeć do Polski.

Ogółem w okresie od 12 lipca do 23 sierpnia br. z tego rodzaju połączeń LOTu skorzysta 813 dzieci, które spędzają wakacje w Polsce na dwóch turnusach.

Największa grupa młodzieży polonijnej — 345 dzieci — przyleciała do naszego kraju z północnej Francji, gdzie mieszczą się najliczniejsze skupiska polonijne. Odlot dzieci z departamentu Nord oraz Pas-de-Calais stał się okazją do miłej uroczystości, w której wzięli udział przedstawiciele władz miejscowych i departamentalnych, reprezentanci Stowarzyszenia Francja—Polska, a także merowie szeregu miejscowości. Obecny był także konsul generalny PRL w Lille, a miejscowa prasa, radio i telewizja poświęciły pożegnaniu polskiego samolotu z dziećmi wiele czasu i miejsca.

Jak już podawaliśmy, znana amerykańska firma „Kodak" oraz francuski tygodnik „Paris Match" zorganizowały wspólny konkurs fotograficzny dla młodzieży. Nagrodą była lotnicza wycieczka do Polski. Młodzi laureaci przylecieli z Paryża do Warszawy na pokładzie polskiego IŁa-18, skorzystali także z LOTowskich połączeń krajowych, lecąc na trasie z Warszawy do Krakowa i z powrotem. Nasi mili goście byli bardzo zadowoleni z pobytu w Polsce oraz z wygodnej i szybkiej podróży.

W dniu 21 czerwca br. tygodnik „Paris Match" opublikował reportaż z podróży młodych laureatów do Polski. Czytamy w nim między innymi:

„Osiem dni wakacji w Polsce jako nagroda za zwycięstwo w konkursie. Osiem dni niezapomnianego pobytu w Polsce. I pierwsze niezapomniane wrażenie — ich pierwsza podróż samolotem. I to jakim! Wspaniały IŁ-18, komfortowy samolot turbośmigłowy Polskich Linii Lotniczych LOT. Dla naszych laureatów — młodych fotoreporterów — zarezerwowany został w przodzie samolotu specjalny przedział, co pozwoliło im na pełne podziwu i ciekawości oglądanie kabiny pilotów.

Polskie stewardessy — wszystkie miłe i urocze — prześcigały się w uprzejmościach. W czasie lotu, który trwał zaledwie trzy godziny, podano dwa obfite i smaczne posiłki z napojami i słodyczami. Dzieci otrzymały w prezencie karty pocztowe, piękne chustki LOTowskie i przewodniki turystyczne po Polsce.

Wysoki poziom obsługi na pokładzie samolotu oraz wielka gościnność LOTu wobec młodych pasażerów były wstępem do wspaniałego pobytu w Polsce..."

Paryski reprezentant PLL LOT, p. Magnus Hedemann, nadesłał nam ostatnio zdjęcia z podróży młodych laureatów do Polski. Zamieszczamy je z dużą przyjemnością.

„Na lotnisku Le Bourget w Paryżu czekał już na nas srebrzysty IŁ-18 ze znakami stylizowanego żurawia na ogonie. Miłe panie stewardessy zaproponowały nam pamiątkowe zdjęcie...".

„W czasie szybkiej i wygodnej podróży znakomicie lopisywał nam apetyt. Otrzymaliśmy najpierw smaczne kanapki, a potem obfity i urozmaicony posiłek..."

„Popatrz, tam w dole to już Polska — powiedziała do mnie Anna Maria. — Lecieliśmy bardzo wysoko, ale, że pogoda była ładna, więc Polskę zobaczyłam najpierw z lotu ptaka..."

„Pani Alicja — stewardessa LOTu — przyniosła dla nas barwne chusteczki. Powiedziała, że to na pamiątkę. Zawiozę ją mamie...".

PO NOWE HORYZONTY

Staraniem LOTu, Brytyjskich Linii Lotniczych BEA oraz ORBISU wydane zostały barwne prospekty reklamowe, zachęcające do spędzenia urlopu w Polsce. Znajdujemy w nich szczegółowe omówienie programów pobytu w naszym kraju, krótkie informacje o najpopularniejszych miejscowościach w górach i nad morzem. Jednym z ciekawszych prospektów jest reprodukowany na zdjęciu i zatytułowany: „For New Horizons in 1966 — Fly to Poland". Treścią folderu są cztery propozycje wycieczek lotniczych do Polski. Oto amatorzy gór mogą skorzystać z wypoczynku w Zakopanem i przy okazji zwiedzić Warszawę i Kraków. Inne wycieczki wiodą na wypoczynek do Sopot wraz ze zwiedzaniem Gdańska i Warszawy. Szybką i wygodną podróż na trasie Londyn — Warszawa — Londyn zapewniają samoloty LOTu i BEA, a na trasach z Warszawy do Krakowa i Gdańska — LOT. Dodajmy, że w kampanii propagandowej na rzecz lotniczych wycieczek do Polski bierze udział 15 najpoważniejszych biur turystycznych Wielkiej Brytanii.

Po występach gościnnych w Londynie powrócił do Warszawy na pokładzie LOTowskiego Ila-18 zespół stołecznego „Teatru Powszechnego". Nasi popularni artyści chwalili sobie szybką i wygodną podróż. Na pamiątkę otrzymali z rąk naszej nowej stewardessy p. Krystyny Żmijewskiej proporczyk LOTu.

Z połączeń zagranicznych LOTu korzystali popularni artyści teatru i filmu — Lidia Wysocka i Wieńczysław Gliński, którzy wraz z zespołem „Wagabunda" udali się polskim samolotem z Warszawy do Aten.

NOTATNIK LOT-u

Od 1 lipca na linii z Warszawy do Moskwy wprowadzono dwa połączenia dziennie. Rano obsługują tę trasę samoloty Aeroflotu, a po południu LOTu.

Ożywiony ruch trwa również na trasie Warszawa — Berlin — Warszawa: czternaście rejsów tygodniowo, z tego 12 obsługują samoloty LOTu. Zwiększono również częstotliwość lotów do Budapesztu (12 rejsów tygodniowo, z tego 10 LOTu).

*

Nowe samoloty turbośmigłowe LOTu typu AN-24 latają na liniach krajowych już w szesnastu rejsach. Najwięcej naszych „Antków" obsługuje trasę z Warszawy do Gdańska i do Wrocławia. W rejsach uczestniczą także stewardessy.

*

W największym domu towarowym Sztokholmu „IKEA" urządzone zostały dwa kąciki reklamowe LOTu. Znalazły tu się rozkłady lotów, reklamowe prospekty oraz cieszący się dużym uznaniem wśród szwedzkiej publiczności plakat „z chłopcem".

*

Tygodnik załogi CSA „Vzlet" zamieszcza obszerną informację na temat uruchomienia przez PLL LOT nowej linii do Mediolanu, wprowadzenia do eksploatacji samolotów AN-24, a także zwiększenia częstotliwości lotów z Warszawy do Moskwy.

SĄSIEDZKIE SPOTKANIE

W Krakowie odbyła się ostatnio wspólna narada pracowników PLL LOT oraz Czechosłowackich Linii Lotniczych ČSA. Była to pierwsza tego typu impreza.

W naradzie udział wzięli m. in. kierownicy oddziałów krajowych LOTu z Gdańska, Koszalina, Poznania, Rzeszowa, Wrocławia i Krakowa oraz placówek terenowych ČSA z Bratysławy, Brna, Koszyc, Karlovych Varów, Popradu, Przerowa, Morawskiej Ostrawy i uzdrowiska Sliacz. Kierownictwa obu przedsiębiorstw reprezentowali: zastępca dyrektora LOTu do spraw eksploatacji — Kazimierz Wierzbicki oraz inż. Nuliczek z ČSA.

Uczestnicy narady wysłuchali trzech referatów na temat systemu rezerwacji miejsc, sprzedaży biletów i odprawy pasażerskiej. W ożywionej dyskusji oraz indywidualnych rozmowach zebrani wymienili wiele cennych doświadczeń. Odwiedzili oni także krakowską placówkę LOTu oraz lotnisko pasażerskie w Balicach pod Krakowem, zapoznając się z systemem obsługi pasażerskiej. Zwiedzenie zabytków miasta oraz wspólna kolacja u „Wierzynka" uzupełniły program narady. Zdaniem jej uczestników, tego rodzaju spotkania dają bardzo pożyteczne rezultaty i powinny być organizowane również w przyszłości między współpracującymi z sobą przedsiębiorstwami lotniczymi.

Uczestnicy narady w czasie interesującego referatu. W środku: mgr Andrzej Charlemagne, kierownik oddziału rezerwacji LOTu w Warszawie

A po referatach ożywiona dyskusja. Siedzą od lewej: kierownik pasażerskiej obsługi krajowej lotniska w Pradze p. Ledvinka, zastępca kierownika oddziału LOTu w Krakowie p. Irena Wojewska, kierownik oddziału ČSA w Karlovych Varach p. Tichy

Przy okazji warto wymienić zdobyte doświadczenia w sprawnej obsłudze pasażerów. Rozmawiają pp.: E. Kubisova, kierowniczka oddziału ČSA w Sliacu oraz kierownik wrocławskiego oddziału LOTu — Leszek Janicki

ROZMOWY NA LOTNISKU

Prawdziwą gwiazdą tegorocznego Memoriału im. Janusza Kusocińskiego był rekordzista świata — MICHEL JAZY. Tuż po przylocie na warszawskie lotnisko zwróciliśmy się do znakomitego sportowca z kilkoma pytaniami na temat wrażeń z podróży samolotem LOTu.

— Są jak najlepsze — mówi piękną polszczyzną pan Michel Jazy. — Nie spodziewałem się, że już w Paryżu spotkam się z tak serdecznym powitaniem, jakie zgotowała mi załoga polskiego samolotu. Była to dla mnie naprawdę wielka niespodzianka. Od razu poczułem się między bliskimi i życzliwymi ludźmi. Byłem także zachwycony elegancją i urodą polskich stewardess, które potwierdziły znany i ceniony we Francji wdzięk Polek.

— Jak przebiegał lot?

— Znakomicie. Przyznać muszę, że nawet się nie spostrzegłem, gdy znaleźliśmy się nad Polską. To było miłe wrażenie, przecież leciałem nad swoją drugą ojczyzną. Podróżuję bardzo dużo i to głównie samolotami. Bogaty program imprez każe mi oszczędzać czas, zmusza mnie do pośpiechu. Tylko komunikacja lotnicza może to umożliwić.

— Czy wybiera się pan w podróż po Polsce?

— O, nie, niestety! Po prostu nie mam wolnego czasu. Chętnie poleciałbym do Gdańska lub Krakowa, zwłaszcza, że LOT utrzymuje z tymi miastami stałą komunikację lotniczą, ale szybko muszę wracać do Paryża na umówione spotkanie lekkoatletyczne z Clarkiem, z którym zamierzam pobić rekord świata w biegu na 5 kilometrów.

— Jak pańska małżonka wspomina podróż do Polski?

— Jest równie zadowolona jak ja. Bardzo chciała poznać ojczyznę moich przodków, nauczyła się też kilku słów po polsku i pragnie dokładnie zwiedzić przynajmniej Warszawę. Oczywiście nie jest to moja ostatnia wizyta w Polsce. Będę się starał przylecieć tu kiedyś na dłużej, aby spokojnie poznać Stary Kraj — jak to się u nas czasami mówi.

Na zakończenie pragnę serdecznie pozdrowić wszystkich polskich pilotów LOTu, a szczególnie tych, którzy nas tak przyjemnie i wygodnie przewieźli z Paryża do Warszawy. Piękne też pozdrowienia dla LOTowskich stewardess. Życzę im, aby zawsze były tak urocze i pogodnie uśmiechnięte, jak to zdołałem zauważyć.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewnętrzny 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 32 (787) z dnia 7 sierpnia 1966 r. „Skrzydlatej Polski".